

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA – CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE – EFOMM

A PRATICAGEM NO BRASIL

Por: Luiz Felipe Francis de Lima CAMILLO

Orientador: CMG (RM1) CONDE

Rio de Janeiro

2011

CENTRO DE INSTRUÇÃO
ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA
MARINHA MERCANTE - EFOMM

A PRATICAGEM NO BRASIL

Apresentação de monografia ao Centro de Instrução Almirante Graça Aranha como condição prévia para a conclusão do Curso de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Náutica (FONT) da Marinha Mercante.

Por: Luiz Felipe Francis de Lima CAMILLO

CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA - CIAGA
CURSO DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE -EFOMM

AVALIAÇÃO

PROFESSOR ORIENTADOR (trabalho escrito): _____

NOTA - _____

BANCA EXAMINADORA (apresentação oral):

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

Prof. (nome e titulação)

NOTA: _____

DATA: _____

NOTA FINAL: _____

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus que esteve presente em todos os passos da minha vida. Aos meus pais que sempre me apoiaram, aos companhas Braga, Moreira, Sérgio, Teixeira e Tinoco, a todos aqueles que estiveram ao meu lado na minha escolha por essa profissão.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho aos meus pais, ao meu irmão Lucas, aos meus avós, meus familiares, meus amigos e a minha namorada Esther, por toda confiança depositada em mim e por me ajudarem em todos os momentos difíceis que passei para chegar nesse esperado momento.

RESUMO

Durante as pesquisas para elaboração deste trabalho descobri que o prático, figura tão importante para a navegação segura e tão pouco conhecida do cidadão comum, e o serviço de praticagem, existem desde os primórdios da história do homem no mar.

Uma das definições mais simples que encontrei diz que ele é o homem que guia. É isto que mostrarei neste trabalho. Primeiramente uma visão geral de quem é o prático e características do serviço de praticagem. E por fim como é esta profissão no Brasil, como se organizam, as leis, os riscos, o equipamento e o local de trabalho.

Fica bem claro a medida que a atividade vai sendo esmiuçada a sua grande importância num mundo onde enormes navios, de tipos variados, carregam mais da metade de toda a carga comercializada no mundo. Entrando em portos com características muito próprias e sofrendo as mais diferentes interferências da natureza local. É neste cenário que a figura do prático desponta como “o homem guia”, ou seja, aquele que vai auxiliar o comandante a levar o navio em segurança até o porto a ser alcançado.

Palavras chave: apoio, segurança, manobra.

ABSTRACT

Throughout the researches I have made to develop this work I have found out that the pilot, a really meaningful icon to the safe navigation and at the same time not that known by the society, and the pilotage service, are present since mankind's early history at sea.

One of the simplest definitions I have found defines the pilot as “the man that guides”. This is what is shown in this work. First an overview of who the pilot is and the characteristics of the pilotage service. And finally how this profession is in Brazil, how they are organized, laws as it stands, risks taken by the pilots, equipment used and the location where they work.

It gets really clear as the activity gets scrutinized how important it is in a world where huge ships, of various types, carry more than half of all cargo traded in the world. Getting into ports with their own intrinsic characteristics and undergoing through the most different influences of local nature. Against this backdrop that the pilot's picture emerges as “the guider man”, in other words, one that will help the master to conduct the ship safely to the port.

Keywords: support, security, maneuver.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 9

CAPÍTULO I – Prático e Praticagem, definições	10
CAPÍTULO II – O Prático	11
2.1 O Trabalho	11
2.2 IMPA	11
2.3 Deveres do Prático	12
2.4 Deveres do Comandante com o prático	14
2.5 Afastamento do prático	15
CAPÍTULO III – A Praticagem	16
3.1 O Serviço de Praticagem	16
3.2 Zona de Praticagem – ZP	16
CAPÍTULO IV – A Praticagem no Brasil	17
4.1 Histórico	17
4.2 Organização	17
4.3 Formação do Prático	20
4.4 Zonas de Praticagem do Brasil	21
CAPÍTULO V – Equipamentos da Praticagem	23
5.1 Atalaia	23
5.2 A lancha do prático	25
5.3 A escada do prático	27
CONSIDERAÇÕES FINAIS	29
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	30

INTRODUÇÃO

Desde que o homem passou a se aventurar no mar, ainda na Idade Antiga, que existe o prático e a praticagem.

Conduzir uma embarcação com tão poucos recursos, como eram as daquela época, em alto mar ou para atravessar de um continente para outro, eram as grandes e perigosas aventuras enfrentadas pelos antigos comandantes. Mas quando o assunto era adentrar no porto, eram necessários os conhecimentos destes homens, que se destacavam por seu grande conhecimento da região, das condições climáticas e das marés. Eram os primeiros práticos.

Muitos povos antigos, como babilônios, fenícios e gregos utilizavam estes homens em seus portos, e há provas de que desde aquela época eram premiados ou penalizados de acordo com o sucesso na condução das embarcações nos portos.

Daquele tempo até os dias de hoje, o práctico, será a fonte de informações e de todas as peculiaridades sobre o porto e as condições climáticas do porto a ser alcançado.

É sobre este personagem que traz a bordo a segurança para o embarque e desembarque e o seu trabalho, que vou falar.

CAPÍTULO I

PRÁTICO E PRATICAGEM – DEFINIÇÕES

Estima-se que a palavra Prático/Pilot, venha do holandês, composto dos termos Pielon – para sondar e Loot – direção da profundidade, surgindo o termo pilot, que é o que esta escrito nas lanchas da praticagem. É aquele que direciona, controla e aponta os

rumos seguros de uma embarcação próxima a costa, ou em águas restritas, pouco conhecidas pelo comandante do navio.

Na Idade Média, os práticos eram conhecidos por Lodsman , que significa “Homem Guia”; ou ainda aquele que é perito no uso do lodstone, um minério magnético, que nada mais era que uma forma primitiva de bússola, através da qual obtinham a indicação do norte magnético.

Hoje, para dar uma definição mais de acordo com as características da tecnologia moderna, é a pessoa que opera em locais próximos da terra, nos quais se navega em meio a perigos e ao tráfego regional, sob a influência das inconstâncias climáticas em condições locais, variáveis por sua imprevisibilidade em si, tais como: ventos, estado do mar, marés, correntes marinhas, visibilidade restrita, peculiaridades do ecossistema regional, entre outras.

O Serviço de Praticagem é o conjunto de atividades profissionais de apoio ao comandante na navegação e manobra dos navios quando em águas restritas. Essa atividade realiza-se em trechos da costa, em portos, baías, estuários de rios, lagos, rios, terminais e canais onde há fluxo de navios. A principal razão da existência deste serviço é proporcionar maior eficiência e segurança à navegação e garantir a proteção e preservação do meio ambiente.

CAPÍTULO II

O PRÁTICO

2.1 O TRABALHO

O práctico é um aquaviário que deve assessorar o comandante na condução segura e para isso deverá conhecer profundamente as características geográficas de correntes, condições meteorológicas e de tráfego de embarcações na sua zona de Praticagem. Essa habilidade adquirida permite que as manobras de navios de grande porte se-

jam executadas com máxima segurança dentro dos limites hidrográficos do porto. Assim, otimizando o fluxo de embarque e desembarque de cargas sem descuidar dos aspectos inerentes à preservação da vida humana sobre as águas, do meio ambiente, e dos patrimônios públicos e privados envolvidos nas manobras, quais sejam: navios, rebocadores, lanchas e instalações portuárias. É importante dizer que o comandante é sempre o responsável pela segurança da embarcação.

2.2 INTERNATIONAL MARITIME PILOTS ASSOCIATION – IMPA

É a entidade internacional que congrega a praticagem do mundo todo, é um órgão técnico profissional não governamental, sem fins lucrativos, formado por associações nacionais de praticagens dos cinco continentes representando, atualmente, mais de 50 nações e mais de 8.000 Práticos.

Formada em 1970 em Kiel começou a funcionar oficialmente em Amsterdã em 1971. Sua sede atual está localizada em Londres. Sua finalidade é manter as associações de todo o mundo juntas trocando experiências e resolvendo problemas comuns.

O seu segundo objetivo principal é ser a voz dos Práticos na comunidade marítima internacional, particularmente através da IMO, International Maritime Organization, que regulamenta os procedimentos no mar, especialmente os relativos a segurança. Neste particular, a IMPA, desde novembro de 1973, tem uma cadeira na IMO como consultora.

A principal preocupação da IMPA é a segurança do práctico, principalmente durante sua transferência da lancha para o navio e vice-versa. Para isto promove regularmente a Campanha de Segurança na Transferência do Prático, para fiscalizar, pelos próprios práticos, as escadas de embarque e desembarque, sua correta colocação e seu estado de manutenção. Estes pontos devem obedecer aos padrões definidos pelo ITC, Conselho Técnico Internacional da IMPA, e aprovado pela IMO. Em todos os navios há um quadro com desenhos e regras, feitos pelo ITC, fixado no passadiço para orientar os tripulantes ao armar a escada para uso do Prático, de forma correta e segura, pois esta é usada em qualquer estado de mar, calmo ou revolto, de dia ou de noite.

Esta operação é o momento mais perigoso para o Prático. Sujeito a acidentes algumas vezes fatais. Nestas condições o equipamento de acesso, as lanchas e os de uso pessoal devem obedecer a padrões de segurança rigorosos.

Através da sua participação nos trabalhos da IMO, a IMPA adquiriu grande experiência e conhecimentos dos assuntos marítimos em todo o mundo. Muitos dos seus trabalhos e decisões são oficialmente adotados e/ou recomendados pela IMO.

2.3 DEVERES DO PRÁTICO

O práctico, para desempenhar bem suas funções deve sempre:

- Assessorar o Comandante da embarcação na condução das fainas de praticagem, atendendo com presteza e de forma eficiente as exigências das atividades profissionais;

- Manter-se apto a prestar com segurança os serviços de praticagem, em todos os tipos de embarcações, em toda a extensão da ZP.

- Transmitir, responder e acusar sinais, com segurança, a outras embarcações que trafeguem na ZP, demandarem ou saírem do porto quando necessário;

- Observar e fazer observar com frequência as profundidades e correntezas dos rios, canais, barras e portos, principalmente, depois de fortes ventos, grandes marés e períodos de chuva prolongados;

- Comunicar as observações, assim como qualquer outra informação de interesse à segurança da navegação ao representante da autoridade marítima;

- Informar ao representante local da autoridade marítima qualquer alteração/irregularidade observada no balizamento;

- De forma sintética, comunicar ao Comandante da embarcação e ao representante regional/local da autoridade marítima a existência de condições desfavoráveis ou insatisfatórias para a realização da manobra e que implique risco elevado à segurança do tráfego aquaviário, à salvaguarda da vida humana no mar ou à preservação do meio ambiente;

- Buscar inteirar-se acerca das particularidades do governo e condições das embarcações, com intuito de prestar com segurança os serviços de praticagem;

- Manter-se atualizado quanto às alterações de faróis, balizamento e outras mudanças possíveis, ocorridas na ZP;

- Alertar o representante local da autoridade marítima e o Comandante da embarcação, quando as condições de tempo e mar não permitirem a praticagem com segurança;

- Cooperar nas atividades de socorro e salvamento marítimo (SAR), patrulha costeira ou fluvial e de levantamentos hidrográficos na sua ZP, quando determinado pelo representante regional/local da autoridade marítima;

- Atender a convocação do representante regional da autoridade marítima, para prestar quaisquer esclarecimentos por ele julgados necessários, ou para integrar fainas de assistência e salvamento marítimo em conformidade com o previsto na NORMAM 16;

- Manter atualizados os seus dados, endereço, telefone, e outras referências de identificação pessoal, junto à Capitania dos Portos ou Delegacia Local da ZP a que pertence;

- Integrar a Banca Examinadora destinada a realizar exame para prático ou praticante de prático, em circunstâncias de designação pelo representante da autoridade marítima;

- Executar as atribuições do ofício de praticagem, mesmo que em divergência com a empresa de navegação ou seu representante legal, devendo os questionamentos serem debatidos nos foros competentes, sem qualquer prejuízo para a continuidade da prestação dos serviços;

- Cumprir o número mínimo de manobras estabelecido;

- Manter a continuidade dos serviços permanentemente;

- Obedecer à escala de rodízio estabelecida e/ou ratificada pelo representante regional da autoridade marítima de sua ZP, para manter-se habilitado profissionalmente;

- Submeter-se aos exames médicos e psicofísicos de rotina, estabelecidos na seção VIII destas normas;

- Portar, obrigatoriamente, o colete de salva-vidas na faina de transbordo lancha/navio/lancha;

- Cumprir as normas emitidas pela autoridade marítima, e informar ao representante local da autoridade marítima toda vez que, no desempenho da função de prático for constatado o seu descumprimento;

- Manter-se em disponibilidade – na ZP – para atender a qualquer manobra durante todo o período de serviço. Em situações que ensejem a possibilidade de afastamento, o prático deverá ser substituído na escala e o fato informado ao representante regional da jurisdição demarcada pela ZP.

2.4 DEVERES DO COMANDANTE PARA COM O PRÁTICO

A presença do práctico a bordo não tira a obrigação do Comandante nem da equipe do passadiço (tripulação de serviço) de cumprir seus deveres e obrigações para com a segurança do navio, devendo acompanhar as ações do práctico a todo o tempo. O trabalho do práctico no navio deve ser executado em perfeita harmonia com o comandante, para isto o comandante deve:

- Informar ao práctico sobre as condições de manobra do navio;
- Fornecer ao práctico todos os elementos materiais e as informações necessárias para o desempenho de seu serviço, particularmente o calado de navegação;
- Fiscalizar a execução dos serviços de praticagem, comunicando ao representante regional/local da autoridade marítima, qualquer anormalidade constatada;
- Dispensar a assessoria do práctico quando convencido que este esteja orientando a manobra de forma perigosa, solicitando – imediatamente – um substituto, e comunicar ao representante local/regional da autoridade marítima, formalmente, no prazo máximo de 24 horas após a ocorrência do fato, tecnicamente, as razões que levaram a essa decisão;
- Alojjar o práctico, a bordo, com regalias idênticas às de seus oficiais;
- Cumprir as regras nacionais e internacionais que normatizam o embarque e desembarque de prácticos;
- Não dispensar o práctico antes do ponto de espera de práctico da respectiva ZP, quando esta for de praticagem obrigatória.

2.5 AFASTAMENTO DO PRÁTICO

1. Afastamento Definitivo

A. Por cancelamento do Certificado de Habilitação de Prático, provocado pelas seguintes situações:

- Falecimento;
- Perda definitiva da capacidade psicofísica, atestado por meio de junta médica de saúde devidamente qualificada, com resultado de exame médico;
- Por penalidade aplicada pelo representante nacional da autoridade marítima, decorrente de falta apurada em Inquérito Administrativo, ou Rito Sumário.
- Por acórdão em sentença passada em julgado pelo Tribunal Marítimo;

- Por deixar de exercer a profissão por mais vinte e quatro (24) meses consecutivos na respectiva ZP, por qualquer motivo apresentado; e

- Por sentença transitada em julgado pela justiça, pelo cometimento de crime, cuja pena imposta seja superior a dois (2) anos.

B. Por solicitação do interessado.

2. Afastamento temporário inferior a vinte e quatro (24) meses:

A. Por suspensão do exercício da atividade, nos seguintes casos:

- Perda temporária da capacidade psicofísica, atestada por meio de junta médica devidamente qualificada como resultado de exame médico;

- Por penalidade aplicada pelo representante da autoridade marítima;

- Por acórdão em sentença passada em julgado pelo Tribunal Marítimo; e

- Deixar de comprovar semestralmente o cumprimento do Plano de Manutenção da Habilitação Profissional.

CAPÍTULO III

A PRATICAGEM

3.1 O SERVIÇO DE PRATICAGEM

Os serviços de praticagem compreendem a condução e todas as manobras dos navios e o emprego de rebocadores e outros meios auxiliares, realizados nas áreas chamadas de ZONA DE PRATICAGEM. A praticagem também compreende a cooperação nos trabalhos de socorro e salvamento marítimo e o auxílio ao Ministério da Marinha na monitoração e manutenção das condições de segurança para a navegação, especialmente nos portos e suas vias de acesso e em particular quanto à sinalização náutica.

3.2 ZONA DE PRATICAGEM

Todos os Práticos são habilitados para determinado Porto ou Zona e exercem sua função agrupados em uma única associação ou cooperativa, o que lhes permite orga-

nizar um sistema de rodízio de trabalho que assegure o atendimento ininterrupto a todos os navios. A área atendida pelo Serviço de Praticagem, chamada de zona de praticagem, é caracterizada por grande diversidade de manobras-tipo e pela variedade de porte das embarcações que a freqüentam, desde pequenos supply-boats (navios que apóiam as plataformas que atuam no mar) até graneleiros com mais de 300.000 TPB (tonelagem de porte bruto). Estes grandes navios são manobrados em terminais de mar aberto e por vezes desabrigados contra a ação de vagas e ventos. Quanto maior forem as adversidades características da região ou da embarcação, maior será a necessidade da atuação do prático. Para o exercício da atividade, na Zona de Praticagem existe toda uma estrutura a disposição que se compõe de lanchas, instalações, tripulação e operador de rádio, que trabalham em harmonia, 365 dias por ano oferecendo aos usuários e aos Práticos condições seguras para sua atuação.

CAPÍTULO IV

A PRATICAGEM NO BRASIL

4.1 HISTÓRICO

No Brasil, muito antes de D. João VI abrir os portos às nações amigas, já se tinha notícias do trabalho dos práticos, que naquela época eram chamados de Patrão-Mor.

Em 1738, no Rio Grande do Sul, e em 1802 no Para, na Bahia e no Rio de Janeiro, já se organizava o serviço de praticagem, e dava-se preferência para ocupar estes cargos, aqueles que já houvessem exercido o ofício em Lisboa. Porém, só em 1808, com o decreto de D. João é que entra em vigor o 1º Regulamento de Praticagem do Brasil, elaborado pelo Visconde de Anádia, 1º Almirante da Corte e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos.

4.2 ORGANIZAÇÃO

O serviço de praticagem é tão importante, que ele foi regulamentado muito antes da criação das Capitânicas dos Portos. O regulamento de 1808 – Decreto nº 466, no seu artigo 6º, subordinava todos os práticos diretamente ao capitão dos portos.

No período entre 1889 e 1961, as Capitânicas dos Portos administravam de maneira direta as associações de praticagem. Nesse período, todas as versões da regulamentação dos serviços de praticagem reconheciam a essencialidade da infra-estrutura das entidades de praticagem e atribuíam à Autoridade Marítima a competência para limitação do número máximo de Práticos em cada área portuária. Com o propósito de garantir que os serviços de praticagem fossem executados de acordo com as crescentes exigências da segurança da navegação, sem risco de degradação do grau de adestramento dos práticos.

Em 1961, a total responsabilidade pela gestão dos serviços e autonomia para decidirem sobre aspectos administrativos e comerciais foi transferida aos Práticos devido a um novo Regulamento Geral dos serviços de praticagem. 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 abandonam voluntariamente a condição de trabalhadores avulsos e adotam o modelo das sociedades civis uni profissionais para exercerem a profissão, o que redundou em expressiva economia para os tomadores de serviço.

Desde 1808 até agora, foram promulgados 18 decretos, um decreto-lei e uma lei, a LESTA (Lei Especial de Segurança ao Transporte Aquaviário) relativos aos serviços de praticagem, demonstrando o constante aperfeiçoamento almejado pelos legisladores para organização desse serviço. Hoje, a Marinha do Brasil é a Autoridade Marítima brasileira competente, cabendo-lhe regular e fiscalizar a atividade, além de organizar os processos de seleção para habilitação de novos práticos. A Diretoria de Portos e Costas, DPC, controla, através das Capitânicas dos Portos, a manutenção das habilitações de cada profissional e sua higidez física. A DPC delega ao CONAPRA o controle dos padrões das lanchas e estações de praticagem e a realização do processo de atualização a que cada prático é submetido a cada sessenta (60) meses.

A LESTA, Lei nº 9.537, dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Ela apresenta um Capítulo específico sobre o Serviço de Praticagem definindo-o como de assessoria, balizando nitidamente o relacionamento Prático-Comandante do navio, resguardando ao último suas prerrogativas indissociáveis, 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 Serviço da Praticagem como atividade essencial, impõe que esteja permanentemente disponível e estipula as formas de intervenção da Autoridade Marítima, que poderá estabelecer o número de Práticos para cada ZP, fixar o preço do serviço e requisitar o serviço de Práticos. Em função dessa essencialidade do serviço, obriga o Prático a atender o serviço sob pena de suspensão ou cancelamento de seu certificado de habilitação.

Um ano após o surgimento da LESTA, em 1998, nasce a RLESTA (Regulamenta a LESTA). No capítulo que se refere ao Serviço de Praticagem define a sua constituição, englobando o Prático, a lancha de prático e a atalaia. A remuneração do serviço abrange o emprego desses três elementos, devendo o preço ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja para conjunto ou para cada elemento separadamente. Na inexistência de acordo a Autoridade Marítima deverá fixar o preço, garantindo-se a disponibilidade da prestação do serviço.

O CONAPRA, Conselho Nacional de Praticagem, é uma associação profissional, sem fins lucrativos, que congrega os Práticos brasileiros, tendo por finalidade representá-los junto a todas as Autoridades Governamentais e entidades representativas de setores do meio marítimo nas questões ligadas à praticagem. Através de Delegação de Competência da DPC (Portaria 0072 de 03/12/1998) o CONAPRA foi incumbido de realizar as inspeções e laudos periciais necessários à homologação da habilitação operacional de suas tripulações e a homologação das Atalaias. A entidade é reconhecida pela Autoridade Marítima (Portaria 0031 de 24/04/2000) como Órgão de Representação Nacional de Praticagem, com tarefas específicas previstas na NORMAN-12 (Norma da Autoridade Marítima para o serviço de Praticagem) e em Portarias da DPC. No Campo internacional o CONAPRA é o órgão que representa as praticagens brasileiras junto ao IMPA exercendo uma das Vice-Presidências desta associação internacional.

A Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem tem como propósito estabelecer diretrizes para o serviço de praticagem em águas jurisdicionais brasileiras, (AJB). Segue as recomendações de resoluções internacionais acerca da atividade de praticagem, como a resolução A.960 da IMO. Compete ao DPC, como Representante Nacional da Autoridade Marítima, regulamentar o Serviço de Praticagem, estabelecer as Zonas de praticagem (ZP) em que a utilização do serviço é obrigatória ou facultativa e especificar as embarcações dispensadas do serviço.

Embora o serviço de Praticagem seja executado através de contratos particulares, estes devem respeitar a regulamentação concernente à atividade. O prático é um as-

essor do comandante (Lesta, Art.12), mas um assessor especial, já que representa o Estado e essa assessoria é compulsória.

4.3 FORMAÇÃO DO PRÁTICO

O prático é um profissional diferenciado, pois nunca sabe o que encontrará pela frente. Deverá em curto espaço de tempo se familiarizar com as características e a manobrabilidade de um navio desconhecido, levando em conta as condições meteorológicas, correntes e marés, antes de sugerir um rumo e fornecer instruções para a navegação. Ele detém conhecimentos técnicos, que embora tenham base teórica, só podem ser adquiridos e conservados com muita prática, por isso, é considerado um profissional altamente especializado. No Brasil, ele recebe a certificação após concurso público, extenso treinamento dado pelos Práticos já habilitados e criterioso exame para habilitação em zonas de praticagem específicas, cujas lotações são fixadas pela Autoridade Marítima - Comando da Marinha – com as eventuais vagas preenchidas por Praticantes de Prático em concurso aberto ao público em geral. O concurso, organizado e conduzido pela Autoridade Marítima, aborda temas sobre Navegação, Manobra de Embarcações, Arte Naval, Marinharia, Comunicações, Inglês Técnico Marítimo dentre outras disciplinas, além de provas práticas e de títulos. Após a fase de seleção, o Praticante de Prático é apresentado a Praticagem, que o submete a um intensivo programa de treinamento supervisionado pela Autoridade Marítima que, por fim, verifica o aprendizado em exame prático específico. Neste longo treinamento o Praticante, além de 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.

Os interessados em participar do processo seletivo à categoria de Praticante de Prático, deverão satisfazer os seguintes requisitos indispensáveis:

- a. Ser brasileiro, com idade mínima de 18 anos completos ou a completar no ano do exame;
- b. Possuir diploma de graduação de nível superior ou habilitação profissional correspondente, devidamente registrada no Ministério da Educação ou no Conselho Federal de Educação;
- c. 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;
- d. Gozar de perfeita sanidade física e mental;
- e. Não ser militar reformado por invalidez definitiva ou civil aposentado por invalidez permanente;
- f. Estar em dia com o serviço militar;
- g. Estar quite com as obrigações eleitorais;
- h. Efetuar o pagamento da taxa de inscrição para o exame.

4.4 ZONAS DE PRATICAGEM DO BRASIL

O serviço de praticagem, como já foi dito, é composto do prático, da lancha do prático e da Atalaia, que estão disponíveis em todas as Zonas de Praticagem, ZP, com 418 de lotação de práticos habilitados em todo o Brasil, distribuídos em 22 unidades regionais independentes, porém associadas ao Conselho Nacional de Praticagem CONAPRA. As ZP no Brasil são:

- ZP 01; Fazendinha (AP) - Itacoatiara (AM);
- ZP 02; Itacoatiara (AM) - Tabatinga (AM);
- ZP 03; Belém (PA) - Complexo Portuário Vila do Conde e Adjacências;
- ZP 04; Itaqui, Alumar e Ponta da Madeira (MA);
- ZP 05; Fortaleza e Pecem (CE);
- ZP 06; Areia Branca (RN);
- ZP 07; Natal (RN);
- ZP 08; Cabedelo (PB);
- ZP 09; Recife e Suape (PE);

- ZP 10; Maceió e Terminal Químico (AL);
- ZP 11; Redes e Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (SE);
- ZP 12; Salvador, Portos e Terminais da Baía de Todos os Santos (BA);
- ZP 13; Ilhéus (BA);
- ZP 14; Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubu (ES);
- ZP 15; Rio de Janeiro, Niterói, Sepetiba, Ilha Guaíba, Ilha Grande (TEBIG), Angra dos Reis e Forno (RJ);
- ZP 16; Santos, Baixada Santista, São Sebastião e TEBAR (SP);
- ZP 17; Paranaguá e Antonina (PR);
- ZP 18; São Francisco do Sul (SC);
- ZP 19; Rio Grande (RS);
- ZP 20; Lagoa dos Patos, Rios, Portos e Terminais Interiores (RS);
- ZP 21; Itajaí e Navegantes (SC);
- ZP 22; Imbituba (SC);

CAPÍTULO V

EQUIPAMENTOS DE PRATICAGEM

Hoje, ao se acompanhar a atuação do práctico, fica impossível se imaginar como era feito este serviço antigamente. Felizmente os tempos mudaram e se a tecnologia trouxe avanços para as embarcações e para os portos. Também trouxe algumas muito úteis ao serviço de praticagem:

5.1 ATALAIA

Este é um termo antigo, que significa ficar à espreita, de sobreaviso. No caso do serviço de praticagem, como diz a NORMAN-12, no item 0104, é a estrutura operacional e administrativa, homologada pelo Órgão Nacional de Praticagem. Possui a capacidade de prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do práctico aos navios dentro de uma ZP, nas manobras de entrada e saída de portos e terminais e nas singraduras dentro da ZP, possibilitando a disponibilidade ininterrupta e o desempenho eficiente do serviço de praticagem. Fazem parte do conjunto de suas instalações a área para atracação das lanchas, as instalações para alojar prácticos de serviço e a tripulação da lancha do práctico que estiverem de prontidão. Nas áreas em que, devido às características da região, não é possível agrupar todas as partes de sua estrutura operacional num mesmo local, elas estão localizadas o mais próximo possível uma das outras. Tendo os devidos meios de comunicação confiáveis e suficientes para garantir sua operação como se estivessem agrupadas.

As redes de comunicação das estações de praticagem ou atalaias possuem operadores bilíngues que se revezam visando atender aos navios ininterruptamente. Basicamente, a atalaia coordena o serviço de praticagem desde o momento em que ele é solicitado até a conclusão de manobra.

As Atalaias são homologadas pelo Representante Regional/Local da Autoridade Marítima para operar e, para tanto, são dotadas de itens mínimos e necessários 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 diárias. Para sua perfeita atuação devem contar com no mínimo os seguintes itens:

a) Comunicações

- Linhas telefônicas em número suficiente à atender ao serviço, sendo que uma delas acoplada a um aparelho de facsímile;
- Dois equipamentos em VHF - marítimo, com chamada seletiva digital;

- Equipamento em HF, multifrequencial;
- Equipamentos portáteis de VHF, com capacidade de comunicações com a lancha de práctico e o navio a ser praticado;
- Operadores radiotelefonistas bilíngües (inglês-português) disponíveis 24 horas ininterruptas; e
- Dispositivos de energia de emergência, de modo que, em caso de falta de luz na área, a comunicação não fique interrompida.

b) Equipamentos Meteorológicos

- Anemômetro;
- Termômetro de máxima e mínima; e
- Barômetro.

c) Publicações Disponíveis para Uso

- Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar (RIPEAM);
- Almanaque Náutico;
- Tábua de Marés;
- Roteiro;
- Lista de Faróis;
- Lista de Auxílio Rádio;
- Tabela da Escala Beaufort;
- Código Internacional de Sinais (CIS);
- Relação de Estações Costeiras da Embratel;
- Cartas Náuticas de toda a ZP e as áreas adjacentes, atualizadas;
- Avisos aos Navegantes;
- Régua paralela e compasso para plotagem de posição;
- Quadro com a carta náutica da ZP, com os pontos que delimitam a referida ZP, ponto de espera de práctico, pontos de fundeio, áreas de quarentena e demais pontos notáveis da jurisdição;
- Normas e Procedimentos da Capitania da área de jurisdição da ZP;
- Normas Reguladoras da Autoridade Portuária;
- Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA);

- Regulamentação da LESTA (RLESTA); e
- Normas da Autoridade Marítima (DPC).

d) Material de Salvatagem

- Possui coletes salva-vidas para os Práticos e Praticantes de Prático.

5.2 A LANCHAS DO PRÁTICO

Este item mudou bastante ao longo do tempo. Os equipamentos de propulsão e governo, como também os de auxílio a navegação, segurança pessoal, comunicação e salvatagem foram-se aperfeiçoando e modernizando para que a lancha de prático possua maior manobrabilidade, estabilidade e potência de máquinas e assim efetuar o transporte do Prático e a aproximação para transbordo (lancha-navio-lancha) com mais segurança. As lanchas projetadas para o serviço de praticagem passaram a adotar o guarda-manteiga, a fim de que o prático tivesse onde se segurar quando se deslocasse na parte de fora da lancha. Seu casco deve ser pintado de vermelho e a superestrutura de branco, com a letra P (prático/pilot), pintada por bombordo e por boreste, por ante a ré do acesso à cabine de governo.

Ela deve ser dotada dos seguintes equipamentos:

- a) Navegação: Radar; GPS; Ecobatímetro; Agulha magnética; Cartas Náuticas da jurisdição da ZP; Régua paralela, compasso; e Binóculo.
- b) Comunicações: HF multifrequencial (opcional); VHF fixo com chamada seletiva digital; e VHF portátil.
- c) Publicação e Quadros: RIPEAM; Quadro de Regras de Governo e Navegação; Quadro de Luzes e Marcas; e Quadro de Sinais Sonoros e Luminosos.
- d) Salvatagem: bóia salva-vidas com lanterna; balsa inflável classe I ou II ; e coletes salva-vidas.

As lanchas deverão ter no mínimo as seguintes características:

- Comprimento total - 11 a 13m;
- Comprimento entre perpendiculares - 8 a 10m;
- Boca - 4 a 5m;

- Calado médio - 0,60 a 0,80m;
- Calado máximo - 1m;
- Deslocamento - 7000 a 9000 kg; e
- Propulsão - 2 motores diesel de no mínimo 240Hp de potência cada um, dois eixos e dois hélices.

Ela deverá ser de uso exclusivo do Serviço de Praticagem, entretanto, poderá ser empregada em outras atividades quando requisitada pela Autoridade Marítima, como ações de socorro e salvamento e/ou fiscalização do tráfego aquaviário. Poderá ainda realizar serviços outros indenizáveis, tais como transporte de tripulantes, de técnicos contratados para trabalho a bordo e do Agente de Navegação. Os valores desses serviços serão acordados entre as partes.

O número de lanchas será fixado a critério da associação de praticagem, com a obrigatoriedade de estarem prontas para atender às solicitações permanentemente (24h p/dia).

Os tripulantes das lanchas de práctico recebem treinamento para as fainas de embarque e desembarque dos Práticos, de forma a aprimorar seus condicionamentos nas eventuais situações de emergência e, na adoção de medidas preventivas de acidentes. O Cartão de Tripulação de Segurança (CTS) da lancha é composto de um Marinheiro de Convés (MNC) e um Moço de Convés (MOC). Os tripulantes deverão possuir os seguintes cursos:

Sobrevivência Pessoal - ESPE;

Combate a Incêndio - ECIN;

Primeiros Socorros - ESPO.

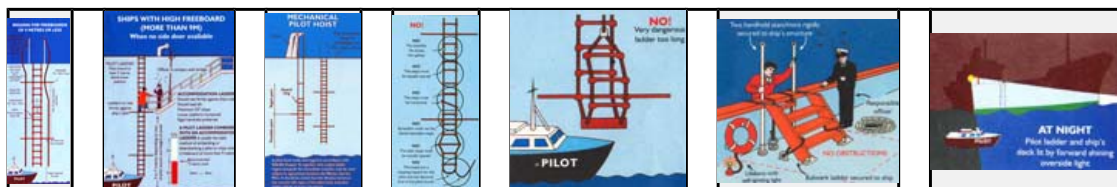
Após as tripulações estarem adestradas, é solicitada ao Representante Local da Autoridade Marítima a avaliação de suas habilitações operacionais.

5.3 A ESCADA DO PRÁTICO

Para garantir a segurança e comodidade do transbordo do Prático, o mesmo não deverá subir não mais do que 9 metros. Caso essa distância seja maior, o práctico deve se efetuar a subida a bordo com ajuda da escada do portaló ou outro meio igualmente seguro e cômodo. A escada deve ser arriada sob a supervisão de um Oficial de Convés devidamente qualificado, auxiliado por dois marinheiros. Durante os procedimentos de em-

barque e desembarque algumas exigências devem ser observadas, tais como: a escada deve estar devidamente limpa, e ser utilizada apenas para o embarque de Práticos, e ser do tipo aprovado de acordo com os regulamentos da IMO, deve ser lançada uma retinida pronta para içar a sacola do Prático, assim como uma bóia salva-vidas com luz; deve ser mantida uma boa comunicação entre os tripulantes guarnecendo a escada do Prático e o passadiço; providenciar uma boa iluminação da área da escada, com uma luz por trás e próxima à escada, de forma que a ilumine sem ofuscar o mestre da lancha; arriar cabos ao longo da escada, que devem estar disponíveis para auxiliar a transferência segura para a lancha; manter a escada e cabos arriados bem acima da linha d'água, livre do convés da lancha já que a escada solta no convés da lancha do Prático pode prender-se e machucá-lo, e uma escada baixa demais pode prender-se ao hélice da lancha, arrancando-a do convés.

Required Boarding Arrangements for Pilot (IMPA)



Seqüência do embarque do prático



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como se pode observar, durante a elaboração deste trabalho, o prático pode ser uma figura desconhecida do cidadão comum, mas acompanha a história da navegação desde sempre.

Sua grande importância é facilmente explicada pela complexidade de sua atividade. Seu trabalho envolve estar atento a todas as características e adversidades impostas pela natureza. Em todas as épocas do ano em sua ZP, conhecer, às vezes em muito pouco tempo, as peculiaridades das mais diversas embarcações que podem utilizar os serviços de praticagem naquela zona. Ciente de todos estes dados analisa-los, para só então orientar o comandante sobre as manobras que garantirão a eficiência e a segurança da navegação. Apesar do grande risco para si, sua atuação correta, salva vidas, resguarda patrimônio e o meio ambiente. Sendo de grande importância para o desenvolvi-

mento da economia brasileira, uma vez que grande parte do comércio da nação irar passar por algumas horas, as vezes dias, em suas mãos.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. NORMAM-12/DPC. Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem- 2003
2. LESTA. Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LEI Nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997
3. RLESTA. Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário Sob Jurisdição Nacional – Decreto Nº 2,596, de 18 de maio de 1998
4. RUMOS PRÁTICOS. Revista do CONAPRA - Conselho Nacional de Praticagem - Ano IX - Nº 21 - Fevereiro a Maio/2007
5. CONAPRA. Conselho Nacional da Praticagem. <http://www.conapra.org.br>

6. SWIFT, A. J. Bridge Team Management, A Pratical Guide. Londres: The Nautical Institute, 1993.
7. MACELREVEY, Daniel H. Shiphanling for the Mariner. New York: Cornell Maritime Press, 1995