

**MARINHA DO BRASIL**  
**CENTRO DE INSTRUÇÃO ALMIRANTE GRAÇA ARANHA**  
**ESCOLA DE FORMAÇÃO DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE**

**DANIEL LEMOS PINTO**

**A PRATICAGEM NO BRASIL**

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**DANIEL LEMOS PINTO**

**A PRATICAGEM NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador (a): Comandante de Mar-e-Guerra Francisco Conde Rodriguez

**RIO DE JANEIRO**

**2014**

**DANIEL LEMOS PINTO**

**A PRATICAGEM NO BRASIL**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado como exigência para obtenção do título de Bacharel em Ciências Náuticas do Curso de Formação de Oficiais de Máquinas da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_

Orientador: Comandante de Mar-e-Guerra Francisco Conde Rodriguez

---

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: \_\_\_\_\_

Dedico esse trabalho e todo sucesso que há de vir em minha carreira à minha família, em especial aos meus pais, Mário e Alzira, ao meu irmão Raphael e à minha namorada Vanessa, que sempre me apoiaram em minhas escolhas e estiveram presente para me manter firme em todas elas.

## RESUMO

O objetivo desta monografia é prover uma visão geral sobre o serviço de praticagem no Brasil, fazendo conexões com serviços em outros países. Também serão apresentadas rotinas de serviço, manobras realizadas, relação entre práctico e tripulação, bem como mostrar a história desse serviço que é de suma importância para as atividades marítimas.

**Palavras-chave:** Prático, navegação, marinha mercante, praticagem, Brasil

## **ABSTRACT**

The main objective of this work is to show a general idea about the pilotage in Brazil, doing connections between this service in others countries. We will show routines of service, maneuvers, relationship between crew and pilot, as well a summary of this very important service to maritime activities too.

**Keywords:** Pilot, navigation, merchant navy, pilotage, Brazil

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>7</b>
<b>2. A HISTÓRIA DA PRATICAGEM.....</b>	<b>8</b>
<b>3. ASPECTOS GERAIS.....</b>	<b>13</b>
3.1 Definições.....	13
3.2 Legislação.....	14
3.3 Escala de Serviço.....	15
3.4 Transbordo de Práticos.....	16
<b>4. O PRÁTICO.....</b>	<b>18</b>
4.1 Formação.....	18
4.2 Deveres.....	20
4.3 Responsabilidade legal.....	22
4.4 Afastamento de Práticos.....	23
4.4.1 Afastamento Definitivo.....	24
4.4.2 Afastamento Temporário.....	24
<b>5. MANOBRAS.....</b>	<b>26</b>
5.1 Rebocadores.....	26
5.2 Atracação.....	26
5.3 Desatracação.....	27
5.4 Fundear.....	29
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>31</b>

## 1. INTRODUÇÃO

O serviço de praticagem é pouco conhecido, porém é de suma importância, pois o prático com todo seu conhecimento e experiência em navegação, condução e manobras, bem como das características do local, como características geográficas, ventos, marés, correntes entre outros, designa um papel de grande importância ao auxiliar os comandantes nas áreas restritas e de navegação mais complicada.

O serviço de praticagem conceitua-se como o conjunto de atividades profissionais de apoio à navegação e manobra dos navios, quando em Zonas de Praticagem, visando à defesa da comunidade onde o serviço é prestado, com foco na proteção da vida humana, do meio ambiente, das instalações portuárias e das embarcações e suas cargas. Esse serviço é realizado em trechos da costa, em baías, portos, estuários de rios, lagos, terminais e canais onde há tráfego de navios.

O serviço de prático está disponível 24 horas por dia em todas as 26 Zonas de Praticagem com Práticos Habilitados e associados ao Conselho Nacional de Praticagem.

Nesse trabalho de pesquisa serão expostos diversos fatos históricos, manobras, definições, legislações e outras características no que tange o serviço de prático.

## 2.A HISTÓRIA DA PRATICAGEM

As atividades de prático existem há muito tempo, desde o início das navegações, tendo relatos de sua utilização na Antiguidade, pelos fenícios e gregos.

Há relatos que posteriormente os serviços de praticagem eram fornecidos por pescadores e marinheiros moradores das próprias regiões de onde eram requisitados os serviços, ou seja, habitantes locais, que muitas vezes mal intencionados encalhavam os navios para que fossem facilmente saqueados, por consequência desse fato era concebível a execução pela tripulação desses práticos, caso ocorresse encalhamento por falha própria, sem que houvesse qualquer tipo de punição à tripulação.

O primeiro nome pelo qual os práticos foram conhecidos foi “lodeman”, literalmente “guia”, isso porque eram peritos no uso do “lodestone”, às vezes chamado “waystone” – minério magnético (ímã), pelo qual os anciãos tinham grande conhecimento – em virtude da peculiar propriedade de: ao guinar para o Norte ou para o Sul, terem a sua direção indicada. Essa foi a forma primitiva da bússola. Mais tarde a palavra evoluiu para “lodesman”, pela fonética adaptada da pronúncia “lotesman” – equivalente ao significado de prático, no idioma alemão.

Na Inglaterra conhecidos como “bold hovers” (pilotos ousados), aguardavam as fragatas em canais estreitos, para guiá-las com seus conhecimentos sobre a geografia local.

Já no Brasil tem-se comprovações de que o serviço de praticagem começou a se organizar de forma independente entre o final do século XVIII e início do século XIX no Pará, Bahia, Rio de Janeiro e Rio Grande do Sul.

Em 28 de Janeiro de 1808, a carta régia da abertura dos portos brasileiros às nações amigas, feita pelo Príncipe Regente Dom João VI, criou através de Decreto, em 12 de Junho do mesmo ano, a função de Prático, descrita da seguinte forma:

*"Por quanto pela Carta Régia de vinte e oito de Janeiro próximo passado fui servido permitir aos Navios das Potências Aliadas, e Amigas da Minha Coroa e livre entrada nos Portos desse Continente; e sendo necessário, para que aqueles dos referidos Navios, que demandarem o Porto desta Capital, não encontrem risco algum na sua entrada, ou saída, que haja Pilotos Práticos desta Barra, capazes, e com os suficientes conhecimentos, que possam merecer a confiança dos Comandantes, ou Mestres das Embarcações, que entrarem, ou saírem deste Porto; olhei por bem criar o lugar de Piloto Prático da Barra deste Porto do Rio de Janeiro, e Ordenar que sejam admitidos a servir nesta qualidade os Indivíduos, que tiverem as circunstâncias prescritas no Regimento, que baixa com este, assinado pelo Visconde d'Anadia, do Meu Conselho de Estado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos; e que deverão perceber pelo seu trabalho os Emolumentos aí declarados. O Infante D. Pedro Carlos, Meu muito Amado, e Prezado Sobrinho, Almirante General da Marinha, o tenha assim entendido, e o faça executar. Palácio do Rio de Janeiro em doze de Junho de mil oitocentos e oito".*

Dessa forma, o Decreto vinculava o serviço de praticagem com a livre circulação de mercadorias, através da segurança da navegação em águas restritas. Além disso, também era estabelecido o modo como se fariam os exames, como o serviço seria regulamentado e o preço da praticagem para quem a exercesse.

Em 1889, foi instituído um decreto que definia de uma forma mais abrangente e detalhada os serviços de Praticagem. Tal decreto foi criado devido à importância dedicada ao assunto pelo Governo provisório, confirmando os pressupostos do Decreto de 1808, a vinculação da livre circulação das mercadorias com a competência do Estado para garantir a segurança da navegação em águas restritas. Tal perspectiva valorizava a vinculação dos serviços de praticagem com a Autoridade Marítima. E então em 1926 foi aprovado um novo decreto que reforçava a subordinação dos serviços de praticagem à Autoridade Marítima, determinando que fossem executados em cada localidade de acordo com regulamentação própria estabelecida pela Diretoria de Portos e Costas.

Já em 1940 foi emitido um novo regulamento para as Capitânicas dos Portos,

no qual era incluído toda a regulamentação dos serviços de Praticagem. Neste documento também se dissolveram as Associações de Práticos e eram criadas as Corporações de Práticos, determinando que sua administração fosse exercida por um Prático-Mor, um Prático Ajudante e um Tesoureiro, eleitos em reunião convocada e presidida pelo Capitão dos Portos.

Os serviços de praticagem foram classificados como organização de utilidade pública, de interesse da Segurança Nacional e da alçada do Ministério da Marinha, e dessa forma era estabelecido que as Corporações de Práticos fossem subordinadas, técnica e administrativamente às respectivas Capitâneas dos Portos.

Vinte e um anos depois, por decisão do Ministério da Marinha, o serviço de praticagem foi então privatizado. O Decreto nº119, de 06/11/1961, transferiu para os próprios profissionais a responsabilidade total pela gestão das atividades e autonomia para decidirem sobre os aspectos administrativos e comerciais. Em meados da década de 80, o Regulamento manteve a vinculação com a Autoridade Marítima, com as seguintes finalidades: fiscalização dos aspectos técnicos e profissionais do exercício da profissão; requisição de Práticos para atenderem às atividades de busca e salvamento marítimo; e cumprir rodízio de trabalho aprovado pelo Capitão dos Portos. Também é admitido, de forma explícita, que os Práticos devem exercer a profissão através de uma Entidade de Praticagem "a fim de que seja assegurada a praticagem, ininterruptamente a todos os navios, independentemente de tipo e porte bruto".

Em 1991, nesta vigência da autogestão dos Práticos, a Autoridade Marítima deixou de participar na administração das entidades de Praticagem. Este posicionamento da Autoridade Marítima não resultou em solução de continuidade para a infraestrutura dos Serviços de Praticagem, cuja gestão desde 1959, vinha sendo exercida exclusivamente pelos profissionais, sem que tenha sido regulamentada. A partir de 1996, os Práticos abandonam voluntariamente a condição de trabalhadores avulsos e adotam o modelo das sociedades civis uniprofissionais para exercerem a profissão, o que redundou em expressiva economia para os tomadores de serviço.

A primeira empresa de praticagem do país foi fundada em Janeiro de 1996,

sendo o seu registro feito em 1º de Fevereiro do mesmo ano, com o nome de Práticos – Serviços de Praticagem do Porto de Santos e Baixada Santista S/C Ltda. Em 6 de Janeiro do ano seguinte, foi registrada a segunda empresa: Rio Pilots – Empresa de Praticagem do Estado do Rio de Janeiro S/C Ltda. A partir daí, todas as praticagens fizeram a remodelação, indo na sequência Recife, Vitória, Itajaí, Salvador e outras.

Em 1997, é aprovada a Lei Nº 9.537, de 11 de dezembro, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário, em águas sob jurisdição nacional, LESTA. A citada Lei apresenta um capítulo específico sobre o Serviço de Praticagem definindo-o, textualmente, como de assessoria, balizando nitidamente o relacionamento Prático-Comandante do navio; impõe requisitos para formação dos Práticos, mediante exame e estágio de qualificação, limitando a sua inscrição em apenas uma ZP (Zona de Praticagem); 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. Classifica ainda o serviço da praticagem como atividade essencial, impondo 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.

A RLESTA de 1998 regulamenta a LESTA no capítulo referente 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 fixará o preço, garantindo-se a disponibilidade da prestação do serviço.

Em 2000 foi instituída a Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem, NORMAN-12. A referida norma tem como propósito estabelecer diretrizes para o serviço de praticagem em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB). Compete ao Diretor de Portos e Costas, como Representante Nacional da Autoridade Marítima, regulamentar o Serviço de Praticagem, estabelecer as Zonas de Praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória ou facultativa e especificar as embarcações dispensadas do serviço.



## 3. ASPECTOS GERAIS

### 3.1 Definições

A seguir, temos algumas definições que serão utilizadas ao longo do trabalho.

*Zona de Praticagem (ZP):* é a área geográfica delimitada pelo Diretor de Portos e Costas, dentro da qual se realizam os serviços de praticagem;

*Atalaia (Estação de Praticagem):* é a estrutura operacional e administrativa, homologada pelo Órgão Nacional de Praticagem, com a capacidade de prover, coordenar e apoiar o atendimento do Prático 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;

*Enxárcia:* denominação usada em lancha de prático, para definir a estrutura fixa instalada na proa, com o objetivo de auxiliar o embarque e desembarque do Prático nos navios;

*Faina de Praticagem:* conjunto de ações e manobras realizadas durante a prestação do serviço de praticagem;

*Lancha do Prático:* é a embarcação homologada pelo Capitão dos Portos com jurisdição sobre a ZP para ser empregada no transporte do Prático para o embarque e desembarque nos navios;

*Navegação de Praticagem:* é aquela realizada com acessória de um ou mais Práticos e, que exige perfeito conhecimento das peculiaridades locais, que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação;

*Ponto de Espera do Prático:* ponto estabelecido em coordenadas geográficas pelo Diretor de Portos e Costas, onde é efetuado o embarque e desembarque do Prático, por ocasião das manobras de entrada e saída dos portos e terminais;

*Prático:* é o profissional aquaviário não tripulante que presta serviço de Praticagem embarcado;

*Serviço de Praticagem:* consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requerido por forças de peculiaridades locais, que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação e é constituído do Prático, da lancha de prático e da Atalaia (Estação de Praticagem);

*Manobra:* exclusivamente para efeito da manutenção da habilitação de Prático e do cumprimento do estágio de qualificação de Praticante de Prático, entende-se como manobra o ato ou o efeito de movimentar uma embarcação, a fim de atracar, amarrar a boia, fundear, desatracar, suspender ou largar da boia para demandar outro ponto.

### **3.2 Legislação**

As normas, leis, decretos e procedimentos a seguir são de suma importância para a regência do 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.

### **3.3 Escala de Serviço**

A escala de serviço é estabelecida especificamente para cada Zona de Praticagem, incluindo todos os Práticos habilitados e em atividade no local. A divisão de trabalho é dada de forma igualitária entre os Práticos das respectivas ZPs. E a escala é dividida obrigatoriamente em três etapas, como se segue:

#### 1) Período de Escala:

Este período consiste no tempo em que o Prático está à disposição para a realização das fainas de Praticagem. Dentro do período de escala, balizam-se dois outros períodos: o período de serviço *(que 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)* e o período de sobreaviso *(que é 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) Período de Folga

O período de folga se dá pelo 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) Período de Férias

É o período durante o qual o Prático não está disponível para ser solicitado a realizar faina de praticagem em qualquer hipótese. Período este nunca menor que trinta dias em cada ano, dos quais pelo menos quinze dias consecutivos.

### **3.4 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 partir deste momento inicia-se o transbordo do Prático.

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”.*

Contudo, ressalta que tal entrada deve ser previamente autorizada, através de uma solicitação que pode ser requerida pela atalaia. No caso das 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”.*

Além disso, a normatividade maritimista predetermina que:

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

Cabe ressaltar que é dever do práctico portar obrigatoriamente, o colete salva-vidas na faina de transbordo lancha/navio/lancha.

## **4.O PRÁTICO**

O prático é um auxiliar do Comandante da embarcação que o guia nas manobras de entrada e saída dos portos e vias navegáveis; também o auxilia nas manobras de atracação, desatracação e fundeio; bem como em todos os movimentos efetuados pelas embarcações no interior da zona de praticagem.

A importância do Prático está no conhecimento que este tem sobre as peculiaridades das Zonas de Praticagem. As barras, portos, canais e rios sofrem mutações constantes e o Prático deve ter conhecimento de todas elas. Os assoreamentos e o surgimento de obstáculos submersos são exemplos de mudanças que podem ocorrer e que somente um profissional habilitado tem possibilidade de tomar conhecimento previamente e orientar os Comandantes no rumo de suas embarcações. Dessa forma, se torna imprescindível o auxílio de um prático para a atracação segura da embarcação.

### **4.1 Formação**

Para que possa exercer a profissão de praticagem, o Prático deverá ser aprovado em concurso público, ter especialização teórica e prática de marítimo, dominar o conhecimento das águas em que atua, e obter uma habilidade especial em embarcações.

A vaga de Prático em uma determinada ZP é preenchida por meio da realização de processo seletivo para categoria de praticante de Prático, de âmbito nacional, a critério exclusivo da Diretoria de Portos e Costas (DPC). De acordo com a Norma da Autoridade Marítima (NORMAM nº12), que diz respeito à praticagem, os interessados em participar do processo seletivo deverão cumprir alguns requisitos que são indispensáveis. São eles:

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 registrado 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.

O processo seletivo para a categoria de praticante de Prático é composto por cinco etapas: Prova Escrita; Seleção Psicofísica; Prova Prática-Oral; Prova de Títulos; Classificação Final. E encerra-se para os candidatos aprovados em todas as fases, com a emissão do Certificado de Habilitação de Praticante de Prático, que possui validade de dois anos. Após o Estágio de Qualificação para familiarização e treinamento adequados, o próprio praticante de Prático deverá solicitar seu Exame de Habilitação para Prático, que consiste na avaliação, de uma ou mais manobras realizadas pelo praticante feita por uma banca examinadora. Após sua aprovação, o praticante recebe então o Certificado de Habilitação de Prático, podendo exercer oficialmente a profissão.

O profissional deve realizar o Curso de Atualização para Práticos (ATPR), aprovado pela Diretoria de Portos e Costas a cada ciclo de cinco anos.

Quando um Prático completa 70 (setenta) anos, ele abre uma vaga para inscrições para um novo concurso, dessa forma ocorre a renovação da categoria.

Porém, se o mesmo ainda estiver apto, pode continuar exercendo normalmente a profissão.

## **4.2 Deveres**

Para que o prático desempenhe de forma correta as suas funções, ele tem alguns deveres a cumprir. São eles:

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 ser 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 práctico 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 práctico deverá ser substituído na escala e o fato informado ao representante regional da jurisdição demarcada pela ZP.

Designa-se também ao serviço de praticagem cooperar nos trabalhos de socorro e salvamento marítimo e auxiliar a Autoridade Marítima na monitoração e manutenção das condições de segurança para a navegação.

### ***4.3 Responsabilidade legal***

De acordo com grande parte da jurisprudência, no que se refere à responsabilidade legal dos Práticos pelos acidentes e fatos atípicos que possam ocorrer na navegação, o mesmo não pode ser responsabilizado civilmente, podendo apenas sofrer sanções administrativas pelos erros ou omissões de sua profissão, bem como ser responsabilizado por infrações criminais que venham a acontecer.

Este entendimento baseia-se no fato do práctico ser apenas um conselheiro, um assessor do Comandante que mantém a responsabilidade pelas manobras. E

mesmo na hipótese de praticagem obrigatória, não há qualquer redução de poderes e responsabilidades do Comandante.

A responsabilidade geralmente recai sobre o Comandante e, conseqüentemente, sobre o armador ou o proprietário, posto que este possui responsabilidade objetiva (independentemente de culpa) quanto à embarcação. Esta responsabilidade também é denominada como risco profissional.

Dessa forma, no que se refere ao dever de indenizar pela ocorrência dos danos e acidentes de navegação, compete aos armadores ou afretadores da embarcação, vez que o risco do sinistro encontra-se incerto na “aventura marítima”. Este é o sólido entendimento firmado por parte da comunidade marítima internacional.

Porém este posicionamento não é totalmente pacificado, há uma minoria de profissionais do comércio marítimo defendendo que a responsabilidade dos Práticos em áreas de praticagem obrigatórias, deve ser repensada de forma em que o prático passe a responder diretamente por suas ações. Dessa forma, o prático se tornaria responsável por qualquer ato realizado no exercício de suas funções.

Cabe ressaltar, que não há qualquer possibilidade da não contratação de Práticos por parte dos armadores, nem tampouco de sua não-prestância por parte dos aquaviários habilitados. Dessa forma, fica explícito que a relação “Prático-Armador” não é opcional, e sim imposta, como dispõe o artigo 15 da Lei nº 9.537/97.

#### ***4.4 Afastamento de Práticos***

O afastamento de um Prático de suas funções pode ser Definitivo ou Temporário.

#### **4.4.1 Afastamento Definitivo**

O afastamento definitivo pode ocorrer:

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.

#### **4.4.2 Afastamento Temporário**

O afastamento do Prático de forma temporária ocorre por:

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.

B) Por solicitação do interessado.

## **5. MANOBRAS**

### **5.1 Rebocadores**

O Rebocador é uma ferramenta externa primordial para o desempenho da atividade de praticagem. Os rebocadores operam sobre a regência e determinação dos Práticos quanto às direções em que devidamente deverão atuar nos procedimentos de manobras envolvendo atracação, desatracação e fundeio.

Tal ferramenta consiste numa embarcação potente, possuidora de dimensões estruturais consideravelmente menores do que o navio rebocado, equipada por tripulantes e comandada pelo 'mestre do rebocador', gestor responsável pelo emprego e condução logística desta espécie de embarcação. O Prático se comunicará com o mestre do rebocador determinando as diretrizes adequadas para início de movimentação do navio rebocado.

### **5.2 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 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.

### **5.3 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 boia, 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.

## **5.4 Fundear**

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

Esta situação não é agrada muito o armador, pois o navio fundeado está perdendo dinheiro por não está navegando nem transportando.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Neste trabalho podemos evidenciar a responsabilidade do prático, assim como a necessidade do serviço de praticagem para as embarcações mercantes, já que este serviço tem revelado o quanto é importante no comércio marítimo.

Torna-se mais necessário o uso do Prático para que seja evitado qualquer risco inerente ao navio nas fainas de praticagem, uma vez que os navios estão transportando mais cargas, de maior valor agregado. Logo o serviço de praticagem passa a ser um serviço de muita responsabilidade.

Independentemente de toda a tecnologia existente hoje em dia no meio marítimo esta não é suficiente para suprir a necessidade de se ter um Prático, que é um conhecedor da área em que atua (ZP) no que diz respeito à geografia do local e condições ambientais tais como intensidade do vento, corrente e maré. Com uma gama de conhecimentos, treinamentos, cursos e experiência a figura do Prático torna-se indispensável no cenário atual.

## REFERÊNCIAS

**A Praticagem no Rio Grande do Sul e no Brasil.** Disponível em:  
<<http://www.lagoadospatos.com.br/pbrasil.asp>> Acesso em: 27 jun. 2014

**LESTA. Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário - LEI Nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997**

**RLESTA. Regulamento de Segurança do Tráfego Aquaviário Sob Jurisdição Nacional – Decreto Nº 2,596, de 18 de maio de 1998**

CONAPRA. Conselho Nacional da Praticagem. <<http://www.conapra.org.br>> Acesso em: 28 de jun. 2014

DOS SANTOS, Eugênio de Aquino. **A praticagem e os custos portuários.** Disponível em:  
<<http://www.comexblog.com.br/direito-em-foco/a-praticagem-e-os-custos-portuarios>> Acesso em: 28 jul. 2014

RIO PILOTS-EMPRESA DE PRATICAGEM. **A praticagem.** Disponível em:  
<<http://www.riopilots.com.br/praticagem/inicio.htm>.> Acesso em: 29 jul. 2014.