

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

ARON SOUZA ESPÍRITO SANTO

A PRATICAGEM NO BRASIL

RIO DE JANEIRO
2014
ARON SOUZA ESPÍRITO SANTO

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: CMG Wellington Pereira Barbosa

RIO DE JANEIRO

2014

ARON SOUZA ESPÍRITO SANTO

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: CMG Wellington Pereira Barbosa

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Dedico esse trabalho aos meus pais, Baltazar e Marinalva, aos meus irmãos, Bianca e Álfio e amigos que com muito amor e dedicação estiveram sempre presentes em minha caminhada apoiando-me em todos os momentos

Agradeço aos meus pais, Baltazar e Marinalva, meus irmãos, Bianca e Álfio e amigos que me apoiaram e incentivaram na realização desse projeto. E aos mestres, profissionais marítimos pelo auxílio e experiência transmitida durante os anos de curso.

RESUMO

Esta monografia tem o objetivo de revelar como o serviço de praticagem é efetuado no país. Será apresentado também a rotina de serviço do prático, sua formação , legislação e, de forma resumida, a história da praticagem.

Palavras-chave: Prático, Praticagem, Embarcação, Navegação, Atalaia

ABSTRACT

This work aims at revealing how the pilot service is carried out in this country. It gathers matters related to the pilot activity itself, such as: pilot's work, the process to become a pilot, legislation and a summary of its history.

Key-Words: Pilot, Pilotage, Vessel, Navigation, Atalaia

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	09
2	PRATICAGEM	10
2.1	INTRODUÇÃO À PRATICAGEM	10
2.2	PROCEDIMENTOS ADOTADOS NA PRATICAGEM	10
3	HISTÓRICO	12
3.1	A HISTÓRIA DA PRATICAGEM NO MUNDO	12
3.2	A PRATICAGEM NO BRASIL	13
4	O PRÁTICO	15
4.1	A IMPORTÂNCIA DO PRÁTICO	15
4	OBRIGATORIEDADE E DISPENSA DO USO DE PRÁTICO	15
4.3	RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO	16
4.4	AFASTAMENTO DO PRÁTICO	18
4.5	A FORMAÇÃO DO PRÁTICO	19
5	A PRATICAGEM NO BRASIL	20
5.1	A ORGANIZAÇÃO DA PRATICAGEM BRASILEIRA	20
5.2	LANCHA DE PRÁTICO	22
5.3	SEGURANÇA PESSOAL	22
5.4	SINALIZAÇÃO	23
5.5	ESCALA DE RODÍZIO DE SERVIÇO DO PRÁTICO	23
5.6	CONAPRA	25
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	26
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	27

1 INTRODUÇÃO

A praticagem existe desde a antiguidade, quando os povos deram início as navegações. Os lagos, rios, mares e oceanos estão atrelados ao desenvolvimento das civilizações através o comércio marítimo.

O serviço de praticagem, apesar de sua grande importância, é quase desconhecido pela sociedade, mesmo em regiões portuárias onde o comércio, o tráfego marítimo e as demais atividades portuárias são de grande importância e influência.

O Prático, por dominar o conhecimento da geografia e tráfego local, assessora o Comandante com a navegação em águas restritas, na atracação e desatracação, navegação em canais, fundeio e demais manobras realizadas nessas áreas.

O serviço é composto pelo Prático, pela estação de praticagem ou atalaia e pelas lanchas de praticagem nas áreas restritas (Zonas de Praticagem-ZP) visando a proteção da região onde o serviço é prestado, a embarcação e suas cargas e as vidas humanas envolvidas no processo.

2 PRATICAGEM

2.1 Introdução à Praticagem

A praticagem pode ser definida como um serviço de assessoria aos comandantes dos navios para navegação em águas restritas, isto é, onde existem condições que dificultam a livre e segura navegação como, por exemplo, em portos, estuários e hidrovias. A atividade é essencial à segurança, porque reduz muito a possibilidade de acidentes, que podem custar a vida de pessoas, provocar danos ao meio ambiente, aos próprios navios e instalações portuárias e, ainda, prejuízos de milhões de dólares, como aconteceu no caso do Costa Concordia.

A palavra Prático/Pilot, que vem do holandês, é composta dos termos Pielon – para sondar e Loot – direção da profundidade, surgindo o termo pilot, escrito nas lanchas da praticagem. 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.

2.2 Procedimentos Adotados na Praticagem

Para a requisição do Prático, a Autoridade Marítima competente deve estabelecer, promulgar e manter procedimentos para a saída e entrada de navios no porto.

As comunicações por equipamento VHF (very high frequency) devem ser estabelecidas com no mínimo 4 horas de antecedência para que seja procedida a troca de informações entre o navio e a estação de praticagem.

A mensagem inicial enviada pelo navio deve conter todas as informações necessárias, tais como: nome e prefixo do navio; data e horário estimado de chegada ao local de embarque

do Prático; destino e berço de atracação; características do navio: comprimento, boca, calado, velocidade e “thrusters”.

Nas manobras de desatracação, o procedimento inicia-se com a chegada do Prático ao local onde o navio está atracado, na hora determinada com seu embarque através da escada de quebra-peito e/ou escada de portaló. A bandeira HOTEL, caracterizada pelas cores vermelho e branco é içada no navio, indicando a presença de Prático a bordo da embarcação. Este recebe o “Pilot Card”, que é um cartão contendo as diversas informações necessárias para a realização da manobra. O comandante autoriza o início da manobra, e o Prático auxilia a condução da embarcação desde o berço de atracação até a boca da barra. A lancha de Praticagem deve estar no local e na hora do término da manobra para realizar o desembarque do profissional. A bandeira HOTEL é então arriada.

Nas manobras de atracação os processos são semelhantes com o embarque do profissional no PBP (“Pilot Boarding Point”), que é o ponto de espera do Prático, normalmente localizado na boca da barra, antes da entrada de um canal. O mesmo pode escolher o bordo de embarque no navio, geralmente o mais abrigado do vento e da maré, visando sua própria segurança. Ele recebe o “Pilot Card” e então é dado o início da manobra. A condução é feita adentrando-se o canal de acesso ao porto em direção ao berço, podendo haver auxílio de rebocadores para evitar um acidente. Após a atracação e assinatura do cartão, a manobra é dita finalizada e o profissional é desembarcado. O içamento e arriamento da bandeira HOTEL seguem os mesmos padrões citados anteriormente na manobra de desatracação.

A manobra de rodar o navio e em alguns casos a manobra de fundeio, também necessitam usar os serviços de praticagem.

3 HISTÓRICO

3.1 A História da Praticagem no Mundo

Em todas as épocas, nações viram os mares como oportunidade e se lançaram a eles na expectativa de conquistar novos continentes e comercializar seus produtos, em busca do poder marítimo. E, para garantir uma boa chegada ao porto, assim como a segurança de suas mercadorias, muitas embarcações levavam práticos em suas viagens.

A praticagem é uma atividade tão antiga quanto o comércio marítimo. Dela tem-se registro em algumas passagens bíblicas, já sendo largamente utilizada na Antigüidade pelos gregos e fenícios.

As águas sempre fizeram parte da história do homem. Mesmo habitando em terra firme, os mares, oceanos, rios e lagos sempre foram motivos de contemplação e também de evolução das civilizações. Em um planeta coberto em 71% de sua superfície por água, foi natural o surgimento – e crescimento – de grandes povos às margens de rios e mares.

Com o avanço dos tempos e aumento dos navios, as responsabilidades da praticagem, bem antes de tornar-se uma entidade organizada, recaiu sobre alguns marinheiros e pescadores locais que eram práticos inescrupulosos, pois embarcavam nos navios a serem manobrados e deliberadamente os saqueavam e encalhavam. Essa detestável prática ficou evidente para as Leis de Oleron, que legislavam: caso o “lodeman” (prático) encalhasse o navio por falha própria, seria preso ao molinete e decapitado pela tripulação – que por sua vez – não seria julgada porque o prático teria cometido um ato de alta traição pela sua “praticagem de má fé”. A circunstância de encalhar navios também apareceu no século XIV, e para dar fim a ela, uma lei similar à de Oleron foi elaborada; só que em vez de decapitados, os práticos eram pendurados nos mastros.

Em regiões como a antiga Mesopotâmia (palavra grega que significa ‘entre rios’, referindo-se ao Tigre e ao Eufrates), há mais de cinco mil anos floresceram, entre outros povos, os egípcios, babilônios e sumérios. Suas vidas e economias eram pautadas pelo

comércio marítimo, assim como os gregos, que navegavam – e conheciam muito bem – todo o Mar Mediterrâneo.

3.2 A Praticagem no Brasil

No Brasil, a profissão de práctico surgiu em 1808 com a chegada da família real ao país, quando D. João VI decretou o “Regimento para os Pilotos Práticos da Barra do porto desta cidade do Rio de Janeiro”. Daí que da expressão “piloto práctico” derivou-se o nome utilizado nos dias de hoje como práctico, e conhecido internacionalmente como pilot.

Naquela época e durante ainda muito tempo, o práctico atuou nos moldes das corporações de ofício medievais, como se fosse uma organização fechada, onde os profissionais eram escolhidos sucessoriamente. Sua importância cresceu quando, acompanhando o aumento da livre circulação de mercadorias, a navegação demandou uma melhor estruturação.

Em 1889 é criada a figura da Autoridade Marítima, com a formal vinculação do serviço à Marinha do Brasil, cujas relações são estreitadas por decreto, em 1926. Já sob a diretriz da Diretoria de Portos e Costas da Marinha, em 1940 um novo regulamento dissolve e altera as associações de prácticos, tornando o serviço de utilidade pública. Isto ocorre quando o Estado assume que a atividade é “de interesse da Segurança Nacional”.

Aos poucos os prácticos vão conquistando sua autonomia: inicialmente com a autogestão da infra-estrutura nos anos 1960, seguido do afastamento da Marinha na administração das entidades de praticagem, cujo funcionamento torna-se mais rígido, com regras como a obrigatoriedade de prontidão do práctico por 24h.

A Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (9.537/97), também conhecida como Lesta, passa a ser um marco na história dos prácticos. Ela democratiza o acesso à atividade e os interessados em seguir a profissão são selecionados por meio de concurso público. Além disso, classifica a praticagem como serviço essencial, de “assessoria” aos comandantes de embarcações, além de fixar penalidades para o mau exercício da atividade. Paralelamente, o princípio privado da praticagem ficou claro com a regulamentação: ali se definiu que o preço deve “ser livremente negociado entre as partes interessadas” – o práctico e o armador.

O Serviço de Praticagem encontra-se regulamentado pela NORMAM 12/DPC, aprovada pela Portaria n.48/DPC (Diretoria de Portos e Costas), fiscalizado pela Marinha do Brasil, e aduz o Capítulo I da regra supracitada que: “Consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridos por força 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).”

Pode-se dizer que o Serviço de Praticagem apresenta como características mundialmente consagradas: o caráter local, a ausência de vínculo empregatício e o controle efetuado pelo Estado. O Serviço de Praticagem foi privatizado em 1961 por decisão do Ministério da Marinha.

4 O PRÁTICO

4.1 A importância do Prático

O capítulo I, Seção II da NORMAM 12/DPC define prático. Afirma a lei que: “É o profissional aquaviário não-tripulante que presta serviço de praticagem embarcado.”

Com sua habilidade e profundo conhecimento local permite o emprego de navios de maior porte, com máxima segurança dentro dos limites hidrográficos do Porto, otimizando o escoamento das cargas de interesse da região, tendo sempre presentes as responsabilidades com a proteção da vida humana, a preservação do meio ambiente aquático, a manutenção da navegabilidade nos canais de acesso e a proteção do patrimônio público ou privado envolvido na manobra, ou seja: navios, rebocadores, lanchas e instalações portuárias.

Assessoria o Comandante na condução segura do navio em áreas de navegação restrita ou sensíveis para o meio ambiente.

4.2 Obrigatoriedade e dispensa do uso de prático

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

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

“Tendo como fatores condicionantes para a fixação da obrigatoriedade do emprego do serviço de praticagem:

- 1) Características hidrográficas e condições peculiares de cada porto e terminal brasileiro;
- 2) Segurança física dos portos, terminais marítimos e suas instalações;
- 3) Necessidade de minimizar o custo operacional da navegação de cabotagem”.

4.3 Responsabilidade Civil do Prático

O Prático é alguém que presta serviços de praticagem, ou seja, serviços de assessoria aos comandantes das embarcações, sobre a movimentação de um navio em um porto. No Brasil a praticagem é um serviço que deve estar sempre disponível em razão das peculiaridades do canal de acesso ao local da atracação, ou seja, de difícil acesso aos canais de passagens marítimas, das condições climáticas tais como vento, a corrente e a maré, e também em relação as dimensões das embarcações e da periculosidade das cargas embarcadas. Por isto se criou a função de prático, que é alguém que avalia os riscos marítimos para que não ocorram acidentes por colisão, abalroamento, encalhe, ao meio ambiente, entre outras.

Note-se que, o Comandante é responsável em caso de danos ao navio ou carga em caso de abalroamento, salvo nos casos em que o Prático tenha dado uma informação peculiar ao local ou condição de atracação que cause danos por manobra do navio, tal como o encalhe do navio. O serviço de praticagem é regulamentado pela NORMAN 12/DPC, aprovada por meio da Portaria 48/DPC, de 2003, sendo fiscalizado pela Marinha do Brasil. Logo, o prático assessora o Comandante na condução das fainas de praticagem, com presteza, de forma eficiente e segura as manobras de entrada, saída e de navegação do navio no interior do porto.

Conceito legal de Prático na Lesta. Prático - aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado.

Do Serviço de Praticagem.

Art. 12º O serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante requerido por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.

Art. 13º O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas. §1º A inscrição de aquaviários como práticos obedecerá aos requisitos estabelecidos pela autoridade marítima, sendo concedida especificamente para cada zona de praticagem, após a aprovação em exame e estágio de qualificação. § 2º A manutenção da habilitação do prático depende do cumprimento da frequência mínima de manobras estabelecida pela autoridade marítima. § 3º É assegurado a todo prático, na forma prevista no caput deste artigo, o livre exercício do serviço de praticagem. § 4º A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.

Art. 14º O serviço de praticagem, considerado atividade essencial, deve estar permanentemente disponível nas zonas de praticagem estabelecidas. Parágrafo único. Para assegurar o disposto no caput deste artigo, a autoridade marítima poderá : I - estabelecer o número de práticos necessário para cada zona de praticagem; II - fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem; III - requisitar o serviço de práticos.

Art. 15º O prático não pode recusar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste. Em suma, o prático responde civilmente, administrativamente e até penalmente pelas atividades danosas ou omissivas no exercício de sua função.

4.4 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:

- 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;

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

b. Por solicitação do interessado.

4.5 A formação do Prático

A formação do Prático requer um exame e estágio de qualificação, podendo o mesmo fazer sua inscrição em apenas uma Zona Portuária. A manutenção da habilitação do Prático é condicionada à execução de um número mínimo de manobras.

O candidato deverá, obrigatoriamente, optar, em ordem de sua preferência, pelas Zonas de Praticagem (relacionadas no item 3 do Edital), não podendo mais alterar essa escolha até o final do Processo Seletivo.

O conteúdo da prova 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.

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.

5 A PRATICAGEM NO BRASIL

5.1 A Organização da Praticagem Brasileira

O órgão que representa as Praticagens Brasileiras junto ao IMPA é o Conselho Nacional de Praticagem (CONAPRA), que trata dos interesses dos Práticos de todos os Portos e Costas brasileiras.

Nos diversos portos do mundo, o Serviço de Praticagem está organizado de acordo com as normas preconizadas pela International Maritime Organization (IMO), órgão da Organização das Nações Unidas (ONU), através da International Maritime Pilots Association (IMPA), adotado pelas principais nações marítimas, sempre sob fiscalização exercida pela autoridade naval responsável pela segurança da navegação.

As Zonas de Praticagem no Brasil são as seguintes:

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 Pecém (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 Químico (AL)

11 – ZP Redes e Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB) (SE)

12 – ZP Salvador, Portos e Terminais da Baía de Todos os Santos (BA)

13 – ZP Ilhéus (BA)

14 – ZP Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubú (ES)

15 – ZP Rio de Janeiro, Niterói, Sepetiba, Ilha Guaíba, Ilha Grande, Angra dos Reis e Forno (RJ)

16 – ZP Santos, Baixada Santista, São Sebastião e Terminal Marítimo Almirante Barroso (SP)

17 – ZP Paranaguá e Antonina (PR)

18 – ZP São Francisco do Sul (SC)

19 – ZP Rio Grande (RS)

20 – ZP Lagoa dos Patos, Rios, Portos e Terminais Interiores (RS)

21 – ZP Itajaí e Navegantes (SC)

22 – ZP Imbituba (SC)

Cada uma destas sociedades opera em uma ZP - Zona de Praticagem estabelecida pela Autoridade Marítima (uma ZP pode conter mais de uma empresa de praticagem).

O exercício da atividade de praticagem existe toda uma estrutura a disposição que se compõe de lanchas, manutenção, operador de rádio, que trabalham em harmonia 24 horas por dia, 365 dias por ano, oferecendo aos usuários e aos práticos condições de exercício do Serviço de Praticagem em todos os portos.

5.2 Lancha de práctico

É a embarcação homologada pelo representante da autoridade marítima para ser empregada no transporte do práctico para o embarque/desembarque nos navios. A lancha de

prático e de uso específico do serviço de praticagem. Transporta o práctico da estação de praticagem até o ponto de embarque onde está o navio a ser atendido pela praticagem e vice-versa. É especialmente projetada para que o práctico possa realizar o transbordo com segurança, possuindo alguns dispositivos específicos para obtenção de maior aproveitamento e qualidade na operacionalidade das fainas de praticagem.

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

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

5.3 Segurança pessoal

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

A NORMAM-01, em seu Capítulo IV, destina uma seção a esta matéria. Entre outras coisas, prevê que o práctico pode recusar-se a embarcar em navio, caso constate que o dispositivo montado não atende às exigências da SOLAS, comunicando o fato imediatamente ao representante regional da autoridade marítima. É importante ressaltar que a maioria dos acidentes dos quais se tem registro envolvendo prácticos, ocorre justamente no momento do embarque ou desembarque. Pela própria situação como essas fainas se processam, até os mais triviais acidentes, normalmente, se não são fatais causam lesões bastante sérias e acarretam um longo afastamento do serviço, muitas vezes resultando em seqüelas físicas permanentes.

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

- Escada de portaló combinada com escada quebra-peito;

- Escada quebra-peito;
- Pilot hoist mecânico.

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

5.4 Sinaizações

A bandeira H (hotel), branca e encarnada em listras horizontais, no navio, significa presença de práctico a bordo e as luzes de mastro branca sobre encarnada, na lancha do práctico, significam que a lancha está em serviço.

5.5 Escala de rodízio de serviço do práctico

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

- 1) 1º grupo - Período de Escala:

Número de horas ou de dias consecutivos durante os quais o Prático está a disposição para ser requisitado a realizar a faina de Praticagem. Dentro do período de escala, distinguem-

se dois outros períodos: Período de Serviço: compreende o período de tempo, dentro da escala de serviço, durante o qual o Prático esta efetivamente em faina de praticagem ou a bordo da lancha de Prático em razão da realização de faina de praticagem; Período de Sobreaviso: compreende o período de tempo durante o qual, apesar de estar em período de escala, ou seja, à disposição para ser requisitado, o Prático não está atuando afetivamente em faina de praticagem ou a bordo da lancha de Prático.

2) 2º grupo – Período de Folga

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

3) 3º grupo – Período de Férias

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

5.6 CONAPRA

O Conselho Nacional de Praticagem, CONAPRA, 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 às praticagens.

A entidade é reconhecida pela Autoridade Marítima (Portaria 0031 de 24/04/2000 do Ministério da Defesa) como Órgão de Representação Nacional de Praticagem, com tarefas específicas previstas na Normam-12 e em Portarias da DPC.

Através de Delegação de Competência da Diretoria de Portos e Costas - DPC (Portaria 0072 de 03/12/1998) o CONAPRA foi incumbido de realizar as inspeções e laudos periciais necessários à homologação de lanchas de praticagem, promover homologação da habilitação operacional de suas tripulações e a homologação das Atalaias.

No campo internacional o CONAPRA é associado da IMPA, International Maritime Pilots' Association, exercendo uma das Vice-Presidências desta associação internacional.

O CONAPRA tem por objetivos:

I - Promover o contínuo aprimoramento da qualidade e da eficiência dos Serviços de Praticagem.

II - Atuar por delegação de competência da Autoridade Marítima com as seguintes atividades:

Auxiliar no controle e fiscalização do exercício profissional dos Práticos;

Participar da Banca Examinadora do processo seletivo de Praticante de Prático;

Atuar como Assessor / Moderador nos acordos regionais sobre fixação de preço de praticagem nas diversas ZP;

Representar seus associados nos termos do Art. 5, inciso XXI da Constituição, inclusive perante organismos internacionais e organizações não governamentais com ação no país ou no exterior;

Consolidar a própria inserção e estimular e apoiar a inserção de seus associados nas comunidades marítimas Regionais, Nacional e Internacional; e

Promover programa de atualização profissional para os Práticos.

São compromissos institucionais do Conselho Nacional de Praticagem:

Cooperação com a Autoridade Marítima em assuntos do interesse naval e da segurança do tráfego aquaviário;

Preservação do interesse coletivo da sociedade brasileira consubstanciado pela essencialidade do modal aquaviário para o desenvolvimento econômico sustentado;

Garantia de condições justas e equivalentes de competição entre os agentes econômicos da indústria marítima e da operação portuária, através da prevenção e da eliminação de regimes de preferência ou de exclusão no acesso de embarcações a canais, passagens, fundeadouros, bacias de manobra, portos, terminais, diques e estaleiros;

Salvaguarda da vida humana, proteção da integridade de embarcações e de seus passageiros, tripulantes e cargas;

Preservação do meio ambiente e proteção do patrimônio público e privado sob interferência do tráfego aquaviário no interior de zonas de praticagem e em suas proximidades, particularmente quanto ao transporte aquaviário de cargas perigosas, segundo a classificação da IMO;

Preservação da autogestão dos Práticos sobre os Serviços de Praticagem, instituída em decorrência do Decreto nº 119 de 6 de novembro de 1961 e prevista no caput do Artigo 13 da Lei nº 9.537 de 11 de dezembro de 1997 (LESTA); e

Preservação da integridade dos instrumentos imprescindíveis para execução dos Serviços de Praticagem no estado da arte, compatível com as características locais do tráfego aquaviário, os quais são representados pelas respectivas estruturas de apoio administrativo e operacional, mantidas pelas Entidades de Praticagem, onde estão incluídas as Estações e as Lanchas de Praticagem com as respectivas guarnições especializadas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho de pesquisa teve por escopo mostrar as atribuições e responsabilidades do Prático, bem como a necessidade do serviço de praticagem para a atividade marítima, uma vez que este serviço tem-se revelado de suma importância. Toda a tecnologia existente atualmente no meio marítimo não é suficiente para suprir a necessidade e habilidade do Prático profissional. Com uma gama de conhecimentos, treinamentos, cursos, experiência e o extremo zelo na realização de uma atividade de natureza sensível e com elevado grau de especificidade, a figura do Prático torna-se cada vez mais indispensável no atual cenário do transporte aquaviário mundial.

.Não há que se considerar somente a proteção da embarcação. Da mesma forma não há de se pretender apenas garantir a livre circulação de mercadorias ou as instalações portuárias, seus acessos e equipamentos. A preocupação precípua deve ser antes de tudo com a preservação do patrimônio ambiental e com a integridade da vida humana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

MARTINS, E.M.O. 2008. **Curso de Direito Marítimo**. 3ª ed. rev., ampl. e atual. Barueri, SP: Manole. Vol. I.

PORTO GENTE. **Responsabilidade Civil do Prático.** Disponível em:
<<http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=22060> > Acesso em: 19 jul. 2010.

UNIPILOT. União dos Práticos da Bacia Amazônica Oriental. A Praticagem. Disponível em:
<http://www.unipilot.com/conteudo/AP_opratico.asp> Acesso em: 08 jul. 2010.

NORMAM-12/DPC. 2003. Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem.

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

RUMOS PRÁTICOS. Revista do CONAPRA - Conselho Nacional de Praticagem - Ano IX - Nº 21 - Fevereiro a Maio/2007

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

RUMOS PRÁTICOS. Revista do CONAPRA - Conselho Nacional de Praticagem - Ano IX - Nº 21 - Fevereiro a Maio/2007