

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

ROBERTA OLIVEIRA FELIX DE SOUZA

A PRATICAGEM NO BRASIL

RIO DE JANEIRO

2014

ROBERTA OLIVEIRA FELIX DE SOUZA

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 Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Orientador: CMG Wellington Pereira Barbosa

RIO DE JANEIRO

2014

ROBERTA OLIVEIRA FELIX DE SOUZA

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 Náutica da Marinha Mercante, ministrado pelo Centro de Instrução Almirante Graça Aranha.

Data da Aprovação: ____/____/____

Orientador: CMG Wellington Pereira Barbosa

Assinatura do Orientador

NOTA FINAL: _____

Aos meus pais, Ana Paula e Roberto, aos meus irmãos, Víctor e Rafael, e à toda minha família e amigos, que não mediram esforços para me ajudar a chegar onde estou hoje.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha família, cujo incentivo e apoio foram essenciais para minha integração a este curso, que iniciou uma nova fase em minha vida.

O homem enérgico e bem sucedido é aquele que consegue transmutar as fantasias do desejo em realidade.

(SIGMUND FREUD)

RESUMO

O serviço de praticagem em todo o mundo é de extrema relevância, pois somente desta forma é possível fornecer segurança necessária à navegação em águas restritas. Tal atividade depende de conhecimento apurado das características e acidentes geográficos da área em questão, que somente pode ser retido por aqueles que estão intimamente familiarizados com o local. Esta familiarização é a principal virtude de um práctico e o motivo de sua existência desde os primórdios da navegação até os dias de hoje. O profissional práctico é responsável por executar as manobras e fazer com que o navio chegue ao seu destino final incólume.

Palavras-chave: Serviço de Praticagem. Prático. Comandante. Atalaia. Navio.

ABSTRACT

The pilotage service in Brazil is of extreme importance because it is the only way capable of providing safety needed on navigation in restricted waters. Such activity depends on deep knowledge of the features and geographical accidents of the area, which can only be retained by those who are intimately familiar to the location. This familiarization is a pilot's main virtue and the reason they have existed since the beginning of navigation till nowadays. The pilot professional is responsible for executing the maneuvers and for leading the vessel to its destination unscathed.

Key words: Pilotage Service. Pilot. Captain. Pilotage Station. Vessel.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	HISTÓRICO DA PRATICAGEM	12
2.1	No mundo	12
2.2	No Brasil	12
3	DO PRÁTICO	15
3.1	Dos deveres do Prático	16
3.2	Das penalidades do Prático	18
4	DA ATALIA	21
5	DALANCHA DO PRÁTICO	22
6	DA ZONA DE PRATICAGEM	23
7	DA ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM	24
8	DO CONTRATO DE PRATICAGEM	25
9	DO PREÇO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM	26
10	DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO	29
11	CONSIDERAÇÕES FINAIS	31
	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	32

1 INTRODUÇÃO

O profissional habilitado em Praticagem, nominado como Prático, tem como principal função sugerir rumos e velocidades ao comando de embarcações manobrando próximas à costa ou em águas interiores desconhecidas pelo Comandante da embarcação. Melhor dizendo, sua função é aconselhar o comando da unidade, com o propósito de direcioná-la com segurança sob estas circunstâncias delicadas. A importância do serviço de praticagem, em todo o mundo, está no gerenciamento dos riscos inerentes à navegação em águas restritas. Visa evitar os acidentes ou, quando isso não for possível, ao menos minimizar as suas consequências negativas. Desta forma, este serviço contribui para a segurança do tráfego aquaviário, para a salvaguarda da vida humana, dos navios e terminais, proteção do meio ambiente e aumento da eficiência e agilidade das operações. Todos esses fatores colaboram para maior lucro das empresas de navegação, sendo também vantajoso para os afretadores.

No Brasil atual, a existência desse serviço se faz essencial porque muitos navios e plataformas atuam em certas regiões em que a navegação requer cuidados extraordinários, exigindo a presença, a bordo, de alguém com um conhecimento maior sobre a geografia de tais lugares, capaz de indicar, com precisão, o percurso a ser feito. Porém, tal prática não é recente, tendo iniciado tão logo quanto as grandes navegações, muito antes da prática de extração marítima de petróleo, criação da indústria offshore ou *mega* navios.

No serviço de Praticagem portuário e fluvial, os Práticos auxiliam os Comandantes na navegação e na manobra dentro dos portos ou dos rios. Os práticos devem ter perfeito conhecimento das particularidades dos locais de navegação, como manobras específicas, marés, correntes, perigos, profundidades, movimentação de bancos, etc. Os conhecimentos dos práticos são limitados aos locais em que trabalham.

Quanto à sua legislação no território brasileiro, o Serviço de Praticagem encontra-se regulamentado pela NORMAM 12/DPC, aprovada pela portaria Portaria nº 78/DPC (Diretoria de Portos e Costas), de 15 de abril de 2011, fiscalizado pela Marinha do Brasil. No Capítulo I da regra citada, o Serviço de Praticagem está definido como “o conjunto de atividades profissionais de assessoria ao Comandante, requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação”. Além disso, o capítulo transcorre sobre sua constituição: “É constituído de Prático, de Lancha de Prático e de Atalaia”. A Lei

9.357/97, nomeada Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA), mostra a mesma definição para o serviço.

Para mostrar de forma esclarecedora a essência da Praticagem, este trabalho iniciará com um resumo de seu histórico no mundo e no Brasil, seguido por detalhamento do serviço do práctico e definições sobre os principais elementos necessários para a atividade, como a estrutura da Atalaia, a Lancha do Prático e as Zonas de Praticagem.

2 HISTÓRICO DA PRATICAGEM

2.1 No mundo

Certamente, podemos afirmar que história da Praticagem no mundo é tão antiga quanto o comércio marítimo. Há quatro mil anos, nos primórdios da navegação de grande porte, o povo fenício já demonstrava ter a figura do práctico a bordo de suas embarcações. Os gregos, por sua vez, extremamente desenvolvidos na arte de navegar, estabeleceram códigos em terra e nos navios para facilitar o trabalho de praticagem. A cidade de Atenas, por exemplo, possuía um grande porto com entreposto para mercadorias e armazéns para estocagem, mostrando já o início do desenvolvimento portuário.

A existência oficial do Prático remonta ao Código de Hamurabi (monumento talhado em rocha oriundo da Mesopotâmia, e que data de quarenta séculos passados), onde estavam legislados seus deveres, ganhos e penalidades por eventuais insucessos na condução das embarcações. Desde então, são oficialmente responsáveis pela segurança das embarcações em seu local de atuação profissional.

2.2 No Brasil

Em 1808, com a rubrica do Príncipe Regente D. João VI, entrou em vigor o Regimento para os Pilotos Práticos da Barra do Porto da Cidade do Rio de Janeiro, assinado pelo Visconde de Anadia, Secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos, dando início oficialmente à história da praticagem no Brasil.

No ano de 1889, foi instituído Decreto definindo a concepção dos Serviços de Praticagem. Sua emissão foi devida à relevância desferida pelo Governo provisório à vinculação da livre circulação das mercadorias com a competência do Estado para garantir a Segurança da Navegação em águas restritas, através da contribuição imprescindível dos serviços de Praticagem. É esta perspectiva que valoriza a vinculação dos Serviços de Praticagem com a Autoridade Marítima.

Em 1926, outro decreto é aprovado, reforçando a subordinação dos Serviços de Praticagem à Autoridade Marítima e determinando que sejam executados em cada localidade de acordo com regulamentação estabelecida pela Diretoria de Portos e Costas.

Em 1940, um novo Regulamento para as Capitânicas dos Portos inclui toda a regulamentação dos Serviços de Praticagem, dissolve as Associações de Práticos e cria as Corporações de Práticos, determinando que sua administração seja exercida por um Prático-Mor, um Prático Ajudante e um Tesoureiro, eleitos em reunião convocada e presidida pelo Capitão dos Portos, devendo seus atos serem sempre submetidos à aprovação do referido Capitão dos Portos. Classificados os Serviços de Praticagem como organizações de utilidade pública, de interesse da Segurança Nacional e da alçada do Ministério da Marinha, fica estabelecido que as Corporações de Práticos são subordinadas, técnica e administrativamente, às respectivas Capitânicas dos Portos.

Na década de 1960, os Serviços de Praticagem passam a ser definidos, mediante Regulamento, como sendo estritamente o conjunto de atividades profissionais exercidas pelos Práticos, abandonando-se a ampla definição dos recursos humanos e materiais necessários para apoio da execução dessas atividades profissionais. Foram emitidas regras sobre administração dos recursos materiais e financeiros das Corporações, o que caracterizou a implantação da autogestão dos Práticos sobre as próprias infraestruturas de Praticagem.

O Regulamento mantém 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. Quanto à última finalidade, esta é a primeira vez em que tal dispositivo aparece na regulamentação dos Serviços de Praticagem. Admite, explicitamente, 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”.

No início da década de 1990, a Autoridade Marítima deixou de participar na administração de entidades de Praticagem, permitindo sua autogestão pelos Práticos. Este posicionamento da Autoridade Marítima não resultou em solução de continuidade para a infraestrutura dos Serviços de Praticagem, cuja gestão desde 1959, vem sendo exercida exclusivamente pelos Práticos, sem que tenha sido regulamentada.

Em 1997, entra em vigência a LESTA, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências. 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, 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. 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.

A aprovação da RLESTA (Regulamentação da LESTA) se dá em 1998. No capítulo referente ao Serviço de Praticagem define a sua constituição, englobando o Prático, a lancha de práctico 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.

No ano de 2000, surge a NORMAM 12: Norma da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem. Tem como propósito estabelecer diretrizes para o serviço de praticagem em águas jurisdicionais brasileiras (AJB). Compete ao Diretor de Portos e Costas (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.

É válido comentar que, atualmente, nos portos nacionais, a relação tonelada por manobra tem elevado, devido ao aumento constante do porte das embarcações. Como exemplo, podemos citar o porto de Santos, no qual, apesar de o número de manobras ter decrescido, a tonelagem total manobrada cresceu, segundo dados da última década. A ampliação dimensional das embarcações, ao mesmo tempo em que dificulta as manobras, contribui para maximizar a capacidade dos portos e terminais, movimentando, cada vez, mais capital.

3 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." Fainas de praticagem, por sua vez, ficam definidas como as ações e manobras realizadas durante a prestação do serviço de praticagem.

Os práticos, ao ingressarem na carreira, recebem um rigoroso treinamento das suas atividades durante um período de, no máximo, um ano e meio, a fim de conhecer de forma minuciosa a Zona de Praticagem (ZP) na qual atuarão. Passado um ano de treinamento, poderão prestar prova prática para ingressar definitivamente na carreira e exercer profissão, sendo o prazo máximo para realização e aprovação no exame de um ano e meio.

A seleção dos candidatos à carreira ocorre através de concurso público a ser prestado perante as autoridades da Diretoria de Portos e Costas na Capitania dos Portos da respectiva Zona de Praticagem.

A NORMAM 12, item 0201, estabelece certos requisitos indispensáveis para aqueles que prestarão o concurso para Praticante de Prático (PRP), tais como: ser brasileiro com idade mínima de 21 anos; possuir diploma de graduação de nível superior ou habilitação profissional correspondente; ser aquaviário na seção de convés ou máquinas de nível igual ou superior a quatro ou pertencer a grupos de amadores, no mínimo na categoria de Mestre-amador; gozar de perfeita saúde; não ser militar reformado por invalidez definitiva ou civil aposentado por invalidez permanente; estar em dia com o serviço militar; estar quite com as obrigações eleitorais; efetuar o pagamento de taxa para o exame.

Ultrapassados os requisitos exigidos pela Lei, far-se-á necessário cumprir as cinco etapas da prova para que o candidato torne-se apto a ser aprovado. Essas etapas são:

1. Prova escrita de conhecimentos técnicos específicos, versando sobre os mais diversos ramos das ciências náuticas;
2. Apresentação de exames de saúde, documentação e realização de teste de suficiência física;
3. Prova Prática – Oral, realizada por uma Banca Examinadora, presidida pelo Comandante do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA) ou pelo Superintendente da Segurança de Tráfego Aquaviário da Diretoria de Portos e Costas;

4. Prova de títulos;

5. Classificação Final - o resultado final do certame será publicado no Diário Oficial da União por meio de Edital de Homologação.

Tem-se, portanto, que o processo seletivo se encerrará com a emissão do certificado de habilitação de praticante de prático.

O praticante de prático é o candidato a prático que, após ter passado no processo seletivo, está autorizado a adestrar-se a bordo de uma embarcação sob a supervisão de um prático. Se durante o período de estágio, o praticante de prático for avaliado de forma satisfatória, este poderá solicitar a realização do exame de habilitação de prático.

O certificado de habilitação de prático é documento expedido pelo representante nacional da autoridade marítima, que certifica e comprova a conclusão com sucesso do programa mínimo do estágio qualificado de praticante de prático, e confere-lhe o direito de exercer a profissão de prático naquela Zona de Praticagem para o qual foi certificado.

Vale ainda mencionar que o prático não tem salário, recebendo por manobra praticada, em sistema de rodízio com os demais práticos da Zona de Praticagem na qual atua, e efetuados os devidos descontos.

3.1 Dos deveres do Prático

Ao prático, no desempenho de suas funções, compete:

- a. Assessorar o Comandante da embarcação na condução das fainas de praticagem, atendendo com presteza e de forma eficiente as exigências das atividades profissionais;
- b. Manter-se apto a prestar com segurança os serviços de praticagem, em todos os tipos de embarcações, em toda a extensão da ZP, exceto nas circunstâncias de comprovada inexecutabilidade para o cumprimento das atividades previstos no item 0211, alínea 'e', caso haja;
- c. Transmitir, responder e acusar sinais, com segurança, a outras embarcações que trafeguem na ZP ou demandarem ou saírem do porto quando necessário;

- d. 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;
- e. Comunicar as observações, assim como qualquer outra informação de interesse à segurança da navegação ao representante da autoridade marítima;
- f. Informar ao representante local da autoridade marítima qualquer alteração/irregularidade observada no balizamento;
- g. 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;
- h. Buscar inteirar-se acerca das particularidades do governo e condições das embarcações, com intuito de prestar com segurança os serviços de praticagem;
- i. Manter-se atualizado quanto às alterações de faróis, balizamento e outras mudanças possíveis, ocorridas na ZP;
- j. 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;
- k. 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;
- l. 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;
- m. 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;
- n. Integrar a Banca Examinadora destinada a realizar exame para prático ou praticante de prático, em circunstâncias de designação pelo representante da autoridade marítima;
- o. 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;
- p. Cumprir o número mínimo de manobras estabelecido;
- q. Manter a continuidade dos serviços permanentemente;

- r. Obedecer à escala de rodízio estabelecida e/ou ratificada pelo representante regional da autoridade marítima de sua ZP, para manter-se habilitado profissionalmente;
- s. Submeter-se aos exames médicos e psicofísicos de rotina, estabelecidos na seção VIII destas normas;
- t. Portar, obrigatoriamente, o colete de salva-vidas na faina de transbordo lancha/navio/lancha;
- u. 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;
- v. 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.

3.2 Das penalidades do práctico

De acordo com o que prevê o art.25 do Decreto nº 2596/98 que regulamenta a Lei 9537/97, os prácticos estão sujeitos a penalidades. De acordo com o que nos informa o texto legal:

"São infrações imputáveis ao práctico: I – recusar-se à prestação do serviço de praticagem: Penalidade: suspensão do Certificado de Habilitação até doze meses, em caso de reincidência o cancelamento; II – deixar de cumprir as normas da Autoridade Marítima sobre o Serviço de Praticagem: Penalidade: suspensão do certificado de Habilitação por até cento e vinte dias."

O procedimento administrativo se inicia pela elaboração do Auto de Infração, sendo assegurado ao autor do fato o contraditório e a ampla defesa. Uma vez dada a decisão pela Autoridade Marítima, se esta implicar numa aplicação de penalidade, caberá recurso no prazo de trinta dias dirigido à Autoridade Marítima superior.

Quando se tratar de acidentes e fatos da navegação, estes serão apurados através de inquérito administrativo, instaurado pela Capitania dos Portos, para posterior julgamento no Tribunal Marítimo (TM).

Já naquilo que diz respeito à responsabilidade dos práticos pelos acidentes e fatos da navegação, de uma forma geral, os Tribunais vêm excluindo os práticos de serem responsáveis civilmente, dizendo que sua responsabilidade é tão somente administrativa, no tocante aos erros ou omissões de sua profissão, sem prejuízo da sua responsabilização criminal.

As punições podem acarretar em Afastamento do prático do serviço, por tempo a ser definido pelo TM. As penas de afastamento não se devem exclusivamente a punições, podendo ser dadas devido a outros motivos de força maior. O Afastamento pode ser:

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 DA ATALAIA

Como já mencionado, a Atalaia, também conhecida como Estação de Praticagem, ou ainda Centro de Operações, é um dos requisitos fundamentais para a existência do Serviço de Praticagem.

A palavra, de origem tupi, significa local de observação. Ela concentra a estrutura operacional e administrativa do Serviço de Praticagem, e deverá ser homologada pelo Conselho Nacional de Praticagem. Detém a capacidade de prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do práctico aos navios numa Zona de Praticagem, possibilitando o trabalho ininterrupto, de forma eficiente e adequada, do Serviço de Praticagem.

No Porto de Santos, o mais importante do país, o Centro Operacional da Praticagem possui mais de noventa funcionários, que trabalham de modo a fazer com que a Praticagem atue de maneira ininterrupta, vinte e quatro horas por dia.

5 DALANCHA DO PRÁTICO

É um dos requisitos essenciais que compõe a estrutura do Serviço de Praticagem. A 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 do Prático é de uso específico do Serviço de Praticagem.

A lancha transporta o práctico da estação de praticagem até o ponto de embarque onde está o navio a ser atendido 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 é pintado de vermelho e a superestrutura de branco. Na superestrutura, por bombordo e por boreste e por ante a ré do acesso a cabine de governo, está pintada a letra P, que significa Prático (Pilot). Quando em serviço, deverá exibir as luzes de mastro branca sobre encarnada, juntamente com as luzes de bordo ou de fundeio. Quando o práctico se encontrar a bordo da Lancha, esta também deverá hastear a bandeira Hotel, que tem por significado “Tenho um Prático a Bordo”. O navio, por sua vez, também deverá hasteá-la durante a permanência do Prático a bordo deste.

6 DA ZONA DE PRATICAGEM

A Zona de Praticagem (ZP) é a área delimitada pelo Diretor dos Portos e Costas, dentro da qual se realizam os serviços de praticagem. São organizadas por estado ou por região, a critério da autoridade marítima, em função de particularidades de cada local, considerando-se a frequência média dos navios, a localização dos portos e terminais e outros aspectos pertinentes à segurança da navegação. Cada Prático recebe treinamento específico somente para a ZP na qual atuará profissionalmente.

Nos portos brasileiros os navios são obrigados a contratar os serviços de atracação e desatracação. Esta obrigação está condicionada aos seguintes fatores:

- I) características hidrográficas e condições peculiares de cada porto e terminal brasileiro;
- II) segurança física dos portos, dos terminais marítimos e de suas instalações;
- III) Necessidade de minimizar o custo operacional das operações de Cabotagem;

As exceções nas quais os navios não são obrigados a contratar o serviço de praticagem se resumem a: quando se tratar de navio de guerra brasileiro e quando o comandante do navio possuir habilitação de prático naquela Zona de Praticagem específica.

A seguir, temos a listagem das ZP e onde estão localizadas, conforme descrição: 01 - ZP Fazendinha (AP) - Itacoatiara (AM); 02 - ZP Itacoatiara (AM) - Tabatinga (AM); 03 - ZP Belém (PA); 04 - ZP Itaquí, Alumar e Ponta da Madeira (MA); 05 - ZP Fortaleza (CE); 06 - ZP Areia Branca (RN); 07 - ZP Natal (RN); 08 - ZP Cabedelo (PB); 09 - ZP Recife e Suape (PE); 10 - ZP Maceió e Terminal da Salgema (AL); 11 - ZP Redes e Terminal Portuário de Sergipe - TPS (SE); 12 - ZP Salvador, Aratú, São Roque, Usiba, Dow Química e Temadre (BA); 13 - ZP Ilhéus (BA); 14 - ZP Vitória, Tubarão, Praia Mole, Barra do Riacho e Ubú (ES); 15 - ZP Rio, Niterói, Sepetiba, Ilha Guaíba, Ilha Grande (Tebig) e Angra dos Reis - Forno; 16 - ZP Santos, São Sebastião e Tebar (SP); 17 - ZP Paranaguá e Antonina (PR); 18 - ZP S.F. do Sul, Itajaí, Shell, Dow Química/Liquigás e Imbituba (PR); 19 - ZP Rio Grande (RS); 20 - ZP Lagoa do Patos e Portos Interiores (RS); 21 - ZP Itajaí, Shell, Dow Química e Liquigás (SC); 22 - ZP Imbituba (SC).

7 DA ORGANIZAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Em cada Zona de Praticagem, existe um número específico de práticos a exercerem suas atividades específicas, determinadas pelo Diretor de Portos e Costas, através de Portaria. A necessidade de um número determinado de práticos numa ZP é arbitrada pela Autoridade Marítima, considerando a média histórica mensal de navios nos últimos três anos, associada ao tempo gasto para a realização das manobras e o necessário para a habilitação do prático.

Para o exercício da atividade de praticagem, existe toda uma estrutura a disposição, composta por 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.

A Praticagem no Brasil é exercida por 24 Sociedades Cíveis Uniprofissionais, responsáveis pela alocação do Prático e pela aquisição, implementação e operação ininterrupta de uma infraestrutura que o apoia, constituída de Atalaias, lanchas, seus operadores e tripulantes. Cada uma destas sociedades opera em uma ZP estabelecida pela Autoridade Marítima. Uma ZP pode conter mais de uma empresa de praticagem.

Os práticos formam suas próprias empresas de Praticagem, não estando estas vinculadas a nenhum Armador ou entidade privada do ramo da navegação especificamente. Nos dizeres do professor Matusalém Pimenta: "Ao permitir o exercício da praticagem por práticos contratados por empresas, quis a lei criar a possibilidade de empresas de navegação terem seus próprios práticos, como empregados a fim de praticarem em seus próprios navios. Essa possibilidade não guarda relação com o espírito geral da Lei da Praticagem, nem tampouco é compatível com outras exigências normativas.(...) Por outro lado, ter-se um prático como empregado de um Armador constitui uma aberração que fere os princípios e os objetivos norteadores da segurança da navegação."

Sendo assim, os práticos se organizam nestas chamadas Sociedades para diminuir seus custos operacionais e criar uma estrutura sólida e confiável para prestação de seus serviços ininterruptamente.

8 DO CONTRATO DE PRATICAGEM

A matéria em questão encontra muita divergência doutrinária quanto à definição daquilo que vem a ser Contrato de Praticagem.

Conceitos mais arcaicos determinam como um contrato de locação de serviços que se inicia com a solicitação do serviço que pode ocorrer por comunicação ou por sinais. Nos dizeres do professor Sampaio de Lacerda: "Sem dúvida alguma, trata-se de contrato de locação de serviços, que se forma pela troca de sinais".

Todavia, no Brasil, este serviço é executado mediante acordo de prestação de serviços entre as associações de praticagem e as empresas de navegação, o que faz com que outros doutrinadores entendam ser simples contrato de prestação de serviços, tal como nas palavras da professora Carla Gilbertone, quando alega: "Não há dúvida quanto à natureza jurídica desta relação processual – trata-se acordo de prestação de serviços – caracterizado por ser um contrato bilateral ou sinalagmático, consensual, oneroso e de execução consecutiva".

Por fim, há ainda a doutrina da qual nos perfilhamos, que entende ser o Contrato de Praticagem um contrato híbrido, ou seja, não se constitui numa relação processual perfeita, pois não existem alguns dos princípios básicos que norteariam esta relação. Esta é a opinião de Matusalém Pimenta quando informa: "A existência de uma relação contratual pressupõe necessariamente a liberdade de contratar o que não acontece em absoluto com os serviços de praticagem".

A Praticagem, conforme definida em lei, é atividade essencial de interesse público, não havendo qualquer possibilidade de sua não-utilização por partes dos armadores, nem tampouco de sua não-prestação por parte dos práticos.

Ainda para defender a tese ora demonstrada, há o fato de o prático não poder recusar proceder a nenhum tipo de manobra, mesmo no caso em que a Praticagem e o Armador não chegam a um entendimento quanto ao valor do serviço, não poderá o prático furtar-se a executar o serviço, deixando eventual conflito ser decidido pela Autoridade Marítima competente.

9 DO PREÇO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

Grande é o alvoroço no meio marítimo e na sociedade como um todo acerca do preço cobrado pela Praticagem. Muitos entendem se tratar de valor exorbitante (principalmente no que tange aos Armadores), enquanto que a Praticagem defende que o preço cobrado no país reflete aquilo que é exigido em uma escala mundial. A questão da regulamentação dos preços dos Serviços de Praticagem nos portos brasileiros é considerada especialmente importante para a competitividade contra portos internacionais.

Porém, a redução do preço cobrado pelo serviço não é a única maneira de elevar a competitividade dos portos nacionais no mercado mundial, visto que a maximização do potencial do porto (por exemplo, o aumento do calado máximo, *Length Over-all* (LOA) ou boca máxima permitidos) também gera redução do custo do serviço, assim como melhorias na infraestrutura portuária, como instalação de guinchos e gatos de escape, evitar guindastes mal posicionados, uso de defensas adequadas e em bom estado, adoção de cabeços duplos para evitar cabos mordidos (que atrasam e complicam as operações), entre outras.

Apesar da pressão dos Armadores para a redução no preço do serviço de praticagem, o qual estas entidades alegam ser demasiado custoso, segundo a declaração do Vice-Presidente Galli, do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (SYNDARMA), na revista Portos e Navios, edição 572, sobre a queda de preço dos combustíveis: “Quando acontece uma alteração no custo, isso não quer dizer que, na mesma hora, essa alteração tenha que ser repassada no preço. O preço para o cliente tem mais a ver com o exercido no mercado”. Ou seja, uma redução no preço do serviço de praticagem não necessariamente irá gerar uma redução no preço do frete cobrado pelas empresas de navegação, porque este preço varia de acordo com o mercado (oferta *versus* demanda) e não só com os custos de operação. Isso significa que haveria não uma redução no preço do frete das embarcações, mais um aumento do lucro dessas empresas, sendo os afretadores em nada beneficiados. Além disso, de acordo com um estudo de 2009 da Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre um navio de TAB 36.007 – 3.500 contêineres, o custo do Serviço de Praticagem representa apenas cerca 0,2% do valor do custo total de operação da embarcação, que inclui gastos com combustível, agendamento de terminais, logística interna, etc. Sendo assim, pode-se afirmar que o preço do Serviço é relativamente ínfimo para o Armador, principalmente considerando a segurança que garante e os prejuízos que evita.

Mediante esta situação, vale aqui mencionar o estudo realizado por Pedro Paulo Saraceni, quando ao comparar o Porto de Santos, o mais importante em volume de cargas no Brasil, com outros importantes portos internacionais. Apesar dos custos dos serviços portuários no Brasil estarem entre os mais altos do mundo, enquanto que, no ranking com 144 países feito pelo Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a 135ª posição no item qualidade dos portos, ficou evidenciado que o porto brasileiro encontra-se na média mundial quanto àquilo que é cobrado por manobra de Praticagem.

O art.14 da LESTA (lei 9537/97) informa que o preço a ser cobrado pelo serviço de Praticagem remunerará o conjunto das atividades compostas pelo prático, pela lancha de prático e pela atalaia. Importa, também, lembrar que o valor a ser cobrado será exigido através de um acordo feito entre as partes (Sociedade e Agência, por exemplo). Quando este acordo não existir, a Autoridade Marítima deverá se manifestar de forma a solucionar o conflito.

Por conta do embate quanto às altas taxas do serviço, em 2007, o ministro da Secretaria de Portos, Pedro Brito, estudou dotar as Companhias Docas de equipes de práticos, que iriam concorrer com os profissionais atualmente em atividade. A proposta, extremamente polêmica, e no entender de muitos, dotada de elementos de ilegalidade, foi abandonada meses depois.

Uma proposta de nova regulação foi preparada pela Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), criada em dezembro de 2012, para fixar uma metodologia de regulação da Praticagem, com preços máximos, e propor medidas para o aperfeiçoamento do serviço. Na proposta, a comissão destaca que a tarefa tem alta relevância para a eficiência não apenas do comércio internacional brasileiro, mas também no desenvolvimento da navegação de cabotagem no País.

A comissão identificou que o mercado de Praticagem pode ser caracterizado pela presença de falhas de mercados, tais como altos custos e atraso nas manobras. Por isso, a avaliação é que é necessária a regulação do preço do serviço, como acontece em diversos países. No documento aberto para consulta pública, o governo ressalta que a regulação econômica, com vistas à correção das falhas de mercado, não visa a inibir a geração de lucros, mas sim trazê-los a um patamar "considerado normal" para a atividade.

A metodologia proposta estabelece o preço básico do serviço de Praticagem e aumento do número de profissionais dessa área, possibilitando redução do custo do serviço e carga

horária dos profissionais. A partir disto, poderá ser estabelecida uma estrutura tarifária fixa e de valores amortizados.

Fato é que, por natureza, o Serviço de Praticagem sempre será dispendioso, devendo-se isso não só a todo o aparato que demanda ou das especificidades do trabalho que é executado, mas principalmente por ser relativamente “barato” comparado ao lucro sendo movimentado em suas operações e à enorme responsabilidade e riscos assumidos pelo profissional ao executar seu trabalho.

10 DA RESPONSABILIDADE CIVIL DO PRÁTICO

A questão ora estudada é de extrema relevância no direito marítimo, vez que a jurisprudência pátria nada diz a respeito do assunto. A jurisprudência internacional também em nada acrescenta. Os Tribunais inglês e americano entendem que, no que tange à responsabilidade dos práticos pelos acidentes e fatos da navegação, são estes excluídos de responsabilidade, apenas caracterizando a responsabilidade administrativa pelos erros ou omissões de sua profissão, sem prejuízo da responsabilização criminal na qual incorram.

A argumentação baseia-se no ponto de vista jurídico de configurar o prático como apenas um conselheiro, um assessor do comandante. No Brasil não existe norma específica que trate sobre a responsabilidade civil do prático. A única norma vigente no país que faz alguma referência sobre o tema consagra a total e irrestrita exoneração da responsabilidade do prático. Trata-se da Convenção de Bruxelas sobre Abalroamento (1910), na qual diz que mesmo que o abalroamento seja causado por sugestão do prático, os prejuízos decorrentes de caso fortuito ou força maior serão suportados pelos particulares afetados. Restaria, portanto, apenas a responsabilidade penal e administrativa do profissional da pilotagem.

Por conta disso, muitos doutrinadores entendem que se faz necessário a regulamentação da Praticagem através de uma lei específica que delimitasse as responsabilidades específicas deste serviço.

Entretanto, há aqueles que alegam, com base no entendimento internacional, no que diz respeito ao dever de indenizar por quaisquer danos ou por acidentes da navegação, que este é de competência dos armadores ou afretadores, vez que o risco do sinistro encontra-se inserto na aventura marítima.

Contudo, aparenta ser adequada a lição de Matusalém Pimenta quando ensina que: "Conclui-se que o limite para a responsabilidade civil do prático passa por ação de regresso a ser proposta pelo armador, quando, e somente quando, ficar estabelecido que a causa determinante do dano foi erro específico do prático, tendo em vista que os erros genéricos levam à responsabilização do comandante, em consonância com a Teoria da Causalidade Adequada." E mais: " Ainda que apertados sejam os limites para a responsabilização civil do prático, esta poderá ocorrer , por ação de regresso, envolvendo alguns milhares ou milhões de dólares, tendo em vista as vultuosas quantias abarcadas pelo transporte marítimo."

Ou seja, a responsabilização civil do prático, ainda que de forma extremamente restrita, poderá acontecer, se aquele procedeu de maneira equivocada em uma atividade que era específica de seu conhecimento. Resta aguardar um futuro posicionamento da jurisprudência brasileira acerca da matéria.

11 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho buscou, de forma abrangente, instruir sobre as principais características do Serviço de Praticagem no Brasil. Também decorreu sobre a necessidade constante da figura do Prático no cenário da navegação atual, que, mesmo com os presentes avanços tecnológicos, depende do conhecimento e atuação deste profissional. A presença do prático a bordo permite que o comandante possa continuar atuando como comandante, mesmo quando navegando em águas restritas. Enquanto o Prático detém conhecimento sobre as características locais da ZP e das manobras específicas a serem realizadas, o Comandante possui íntimo conhecimento das qualidades de atuação de seu navio. Por isso, a interação Prático-Comandante e a troca de conhecimentos são fundamentais para maior probabilidade de sucesso da manobra e redução de inconvenientes durante esta.

Apesar de existirem dois ordenamentos que regulam o Serviço de Praticagem (NORMAM 12/DPC e a LESTA – Lei 9537/97), muitos questionamentos sobre a Praticagem ainda se encontram em pleno estado de ebulição no Brasil, principalmente naquilo que diz respeito aos salários elevados e à responsabilidade civil do Prático, questões que procuramos esclarecer nos Capítulos 9 e 10, respectivamente.

Por se tratar de serviço de fundamental importância, o tema encontra posicionamentos tão díspares quanto apaixonados pelos maiores interessados nesta questão, que são os profissionais da pilotagem e os grandes armadores internacionais.

É necessário aguardar a posição da jurisprudência brasileira a respeito do assunto, de modo a definir valores que ainda parecem se encontrar em estado de amadurecimento doutrinário.

O que podemos concluir, em suma, é que o Serviço de Praticagem é essencial para o bom funcionamento do tráfego de embarcações em águas restritas e, mesmo sendo aparentemente custoso, sai muito em conta para os Armadores, visto que garantem a cobertura das Seguradoras e evitam em massa o índice de acidentes da navegação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CUSTO DE TRANSPORTE MARÍTIMO NAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS E O IMPACTO DA PRATICAGEM: CASO DO PORTO DE SANTOS. Disponível em <<http://www.santospilots.com.br>>. Acesso em 09.07.2014.

A PRATICAGEM NO BRASIL. Disponível em <<http://www.conapra.org.br>>. Acesso em 15.07.2014

GILBERTONE, Carla A.C. Teoria e Prática do Direito Marítimo, 2ª ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.

TRIBUNA DE SANTOS. "SEP criará comitê sobre praticagem". Caderno Porto e Mar. Santos, A Tribuna, 19.08.2010.

MARTINS, Eliane M.O. Curso de Direito Marítimo Vol. I. 4ª ed. São Paulo: Manole, 2013.

MARTINS, Eliane M.O. Curso de Direito Marítimo Vol. II. São Paulo: Manole, 2008.

MARTINS, Eliane M.O. Curso de Direito Marítimo Vol. III. São Paulo: Manole, 2008.

PIMENTA, Matusalém G. Responsabilidade Civil do Prático. Rio de Janeiro: Lúmen Júris, 2007.

TRIBUNA DE SANTOS. "SEP criará comitê sobre praticagem". Caderno Porto e Mar. Santos, A Tribuna, 19.08.2010.

BRASIL. Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil. **NORMAM 12 – Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem**. Rio de Janeiro: Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, 2013. Disponível em: <https://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam.htm> Acesso em 26 jul. 2014.