

A IMPORTÂNCIA DO SERVIÇO DE PRATICAGEM PARA O COTIDIANO PORTUÁRIO, UM ESTUDO DE SUA ATUAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

LOPES, Tatiana Schmitz de Almeida, Mestre*
MUMME, Nadyne Montellanos*
NOVAES, Daniela Fernanda Chagas*

*Faculdade de Tecnologia de Praia Grande
Pça. 19 de Janeiro, 144, Boqueirão, Praia Grande / SP, CEP: 11700-100
Fone (13) 3591-1303
tatiana@fatecpg.com.br
nadynemumme@hotmail.com
danifechagas@hotmail.com

RESUMO

A praticagem é um serviço muito utilizado nos portos e em terminais marítimos, contribui para a segurança da carga e de pessoas, por esse motivo tal serviço é imprescindível. O artigo visa demonstrar a importância do serviço de praticagem para o cotidiano de atracagem e desatracagem de muitos navios no Porto de Santos, bem como um estudo da qualidade no porto de Santos. Existem órgãos reguladores da praticagem que fornecem diretrizes para que as atividades de segurança e operação funcionem adequadamente e de maneira que beneficie as partes envolvidas. Em 2014 surge o centro de monitoramento capaz de promover ainda mais esse serviço através da inovação e tecnologia, considerado entre os mais modernos do mundo localizado em Santos.

PALAVRAS-CHAVE: Prático. Serviço de praticagem. Comandante.

ABSTRACT

The pilotage is a service widely used in ports and marine terminals, contributing to the safety of cargo and people, that is why such a service is imperative. The present article aims to demonstrate the importance of pilotage service for the docking and unmount of many ships in Port of Santos everyday as well as a study of the quality at the Port of Santos. There are regulators of pilotage which provide guidelines for the activities of security and operation to work properly and in a manner that will benefit the parties involved. In 2014 the monitoring center was able to further promote this service through innovation and technology, considered among the most modern in the world located in Santos.

KEY WORDS: Pilot. Pilotage service. Captain.

INTRODUÇÃO

A lei que homologa os serviços de praticagem é a NORMAM-12, regulamentada pela DPC (Diretoria de Portos e Costas) e fiscalizada pela Marinha do Brasil, o objetivo geral deste artigo é ressaltar a importância do serviço de praticagem, demonstrando não ser tal atividade uma missão simples, pois exige muito de quem a exerce, um exemplo de profissional é o prático de muita experiência citado neste artigo que conta exatamente sobre esse desafio que é a praticagem e um pouco do seu contato com a profissão ao longo dos anos.

Seus objetivos específicos são, evidenciar que com a tecnologia foi possível criar o Centro de Coordenação, Comunicações e Operações de Tráfego melhorando a segurança e agilidade na comunicação. Apresentar a importância dos órgãos reguladores e seus objetivos para com a praticagem. Analisar o quão importante é o serviço de praticagem na movimentação de entrada e saída em alguns portos do Brasil e demonstrar alguns aspectos de qualidade do serviço de praticagem no Porto de Santos complementando sua importância.

Diante desses elementos é necessário e decretado pela lei a necessidade de um prático a bordo que possua conhecimentos sobre a região e suas peculiaridades.

O artigo trata inicialmente da praticagem e seu histórico, em seguida apresenta as funções e responsabilidades dos práticos, bem como trata dos seus órgãos reguladores. Por fim, apresenta um estudo de caso da atividade no Porto de Santos.

1. PRATICAGEM

A praticagem é regulada pela lei de Segurança da Navegação (9.537/1997), que disciplina a mesma como a atividade de condução de embarcações durante as manobras de atracação e desatracação nos portos e durante a travessia de áreas que apresentam restrições à navegação ou que sejam sensíveis para o meio ambiente.

É exercida com o propósito de garantir a segurança da navegação, realizada em costas, em barras, portos, canais, lagos, lagoas e rios do território nacional.

O Serviço de Praticagem é regulamentado pela NORMAM 12/2003, aprovada pela Portaria n.48/DPC (Diretoria de Portos e Costas), fiscalizado pela Marinha do Brasil, e cita em seu primeiro capítulo: "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)" (PRATICAGEM DO BRASIL, 2013, n.p.).

Essa atividade é baseada no conhecimento que se tem sobre os pontos característicos da área onde é desenvolvida, trechos da costa, portos, estuários de rios, em baías, lagos, rios, terminais e canais onde há tráfego de navios. Este serviço proporciona maior eficiência e segurança à navegação e garante proteção à sociedade e a preservação do meio ambiente, bem como, as mercadorias ali transportadas.

Segundo o Art. 12 da Lei 9537/97, capítulo III do serviço de praticagem, o serviço consiste em assessorar o comandante do navio, portanto o responsável pelo navio é o comandante, podendo ou não seguir as orientações do prático. O serviço de praticagem é fundamentado através da necessidade da movimentação segura do navio, visto que existem peculiaridades do local que podem surgir e comprometer a segurança da embarcação e dos tripulantes, tais como, nevoeiros, profundidade das águas, bancos de areia, e demais complicações.

1.1 HISTÓRIA DA PRATICAGEM

Embora muitas pessoas ainda desconheçam a praticagem, a profissão de prático foi uma das primeiras profissões a serem reconhecidas no Brasil. Sua trajetória tem mais de 200 anos. O motivo pelo qual é tão antigo é bastante simples, desde os mais longínquos tempos o comércio entre os países sempre foi atrelado ao transporte marítimo, sendo ainda atualmente o mais utilizado no transporte internacional para a comercialização de diversos produtos, cerca de 90% das mercadorias são transportadas por navios, por essa razão a assistência ao comandante é indispensável, pelo motivo de pouco conhecimento sobre as condições geográficas do lugar (GOVERNO DO BRASIL, 2017).

Durantes os anos ocorreram mudanças na legislação em relação ao prático, aumentando a fiscalização sobre os serviços da profissão e adequando o regulamento à modernização dos portos de acordo com a tecnologia.

1.2 CRONOLOGIA

Em 12 de junho de 1808 é assinado pelo príncipe Dom João VI o primeiro documento que reconheceu a profissão, onde foi aprovado o regimento dos práticos do Porto do Rio de

Janeiro criado pelo secretário de Estado dos Negócios da Marinha e Domínios Ultramarinos do Brasil, o Visconde de Anadia (PRATICAGEM DO BRASIL, 2017).

No ano de 1889, foi instituído o decreto que definia uma concepção mais abrangente e detalhada dos serviços de praticagem. Este decreto foi importante pois confirmou os pressupostos do decreto de 1808, onde diz que a vinculação da livre circulação de mercadorias junto a competência do Estado garantirá a segurança da navegação em águas restritas e peculiares, através dos serviços de praticagem. Deste modo são estes aspectos que vinculam o serviço de praticagem com a autoridade marítima.

Em 1926 foi aprovado o decreto que reforçou a subordinação dos serviços de praticagem à autoridade marítima, determinando que sejam executados em cada localidade de acordo com regulamentação própria estabelecida pela Diretoria de Portos e Costas.

Surge em 1940 um novo regulamento que inclui toda a regulamentação dos serviços de praticagem, ao mesmo tempo em que desfaz as associações de práticos e cria as corporações dos práticos, onde determina que sua administração seja composta por um prático ajudante e um tesoureiro, eleitos em uma reunião convocada e dirigida pelo capitão dos portos, tendo que submeter seus atos à aprovação do capitão dos portos.

Em 1959, a autoridade marítima dota as entidades de praticagem com recursos suficientes para que os serviços de praticagem possam ser executados segundo os parâmetros que atendessem às necessidades de segurança da navegação.

No período de 1961, os serviços de praticagem ganham outra visão, abandonam a ampla definição dos recursos humanos e matérias utilizados para o apoio da atividade e passam a ter novas regras sobre a gestão dos recursos materiais e financeiros das corporações, o que proporcionou a implantação da autogestão dos práticos sobre suas próprias infraestruturas de praticagem (PRATICAGEM DO BRASIL, 2017).

Em 1986, o regulamento manteve seu vínculo com a autoridade marítima, nas seguintes finalidades: fiscalização nos 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. No que diz a respeito à última finalidade, é a primeira vez em que tal atividade aparece no regulamento. É reconhecido que os práticos devem exercer sua profissão através de uma empresa de praticagem com o objetivo de que seja assegurada a praticagem, a todos os navios independentemente de tipo e porte.

Seguindo com a autogestão dos práticos, em 1991, a autoridade marítima decide deixar de participar da administração das empresas de praticagem, esta decisão não solucionou a

continuidade para a infraestrutura dos serviços de praticagem. Cujas gestões desde 1959 vem sendo exercidas pelos práticos, sem que tenha sido regulamentada.

Em 1997, a LESTA (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) incide sobre águas nacionais e delega outras medidas. A lei em questão apresenta um capítulo específico sobre o serviço de praticagem definindo-o como de assessoria, e estabelecendo um relacionamento entre o prático e o comandante do navio.

Em 1998, a LESTA é regulamentada, e em seu capítulo referente ao serviço de praticagem, é definido que a sua constituição engloba, o prático, a lancha de prático e a atalaia. A LESTA, ainda, estipula a remuneração do serviço de praticagem.

No ano 2000, entra em vigor a NORMAM 12/ DPC, constituindo o diretor de portos e costas, como representante nacional da autoridade marítima, além de regulamentar o serviço de praticagem, bem como estabelecer as zonas de praticagem em que a utilização do serviço poderá ser obrigatória ou opcional e por fim, especificar as embarcações que dispensaram o serviço (GOVERNO DO BRASIL, 2017).

1.3 A COMPOSIÇÃO DO PREÇO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

O serviço de praticagem é constituído pelo Prático, a lancha “é uma embarcação que navega sobre a zona de praticagem, reconhecida pela Capitania dos Portos, é usada no deslocamento e transbordo do Prático para o embarque e desembarque no navio” e a atalaia “estação de praticagem que serve como uma estrutura que opera e administra de forma que coordene, controle e apoie o atendimento do Prático ao navio em uma zona de praticagem” (REGULAMENTO LESTA – 1997 CAPÍTULO III – DO SERVIÇO DE PRATICAGEM ART. 14).

Vale consignar que o preço deve ser negociado pelas partes contratantes, porém dentro da tabela de preços determinada pela Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), que define valores por zona de praticagem (área verde, azul, amarela e encarnada). Na inexistência de acordo a Autoridade Marítima deve intervir e tomar as medidas cabíveis fixando um preço, assim garantindo a continuidade da prestação do serviço.

Segundo a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem a remuneração desse serviço incorpora esses três fatores, o PM = Preço Máximo da manobra da faixa de AB considerada, PF= Preço Máximo da manobra da faixa de AB entre 190.001 a 200.000 e $\theta = (\text{Valor da AB considerada superior a } 200.000) - 200.000$ (PORTOS DO BRASIL, 2013). Logo, a contestação do valor do serviço pela empresa contratante deverá ser feita através de cálculo e a ausência do mesmo resulta em concordância do valor pré-estabelecido, conforme tabela 1.

Tabela 4 - Preços máximos do porto de Santos

Arqueação Bruta (AB)	ÁREA			
	AZUL	AMARELA	ENCARNADA	VERDE
Até 10.000	R\$ 3.004,56	R\$ 5.579,89	R\$ 7.296,79	R\$ 10.301,34
De 10.001 até 20.000	R\$ 3.338,40	R\$ 6.199,88	R\$ 8.107,54	R\$ 11.445,94
De 20.001 até 30.000	R\$ 3.709,33	R\$ 6.888,76	R\$ 9.008,38	R\$ 12.717,71
De 30.001 até 40.000	R\$ 4.121,48	R\$ 7.654,18	R\$ 10.009,31	R\$ 14.130,79
De 40.001 até 50.000	R\$ 4.533,63	R\$ 8.419,59	R\$ 11.010,24	R\$ 15.543,87
De 50.001 até 60.000	R\$ 4.986,99	R\$ 9.261,55	R\$ 12.111,26	R\$ 17.098,25
De 60.001 até 70.000	R\$ 5.485,69	R\$ 10.187,71	R\$ 13.322,39	R\$ 18.808,08
De 70.001 até 80.000	R\$ 6.034,26	R\$ 11.206,48	R\$ 14.654,63	R\$ 20.688,89
De 80.001 até 90.000	R\$ 6.637,68	R\$ 12.327,13	R\$ 16.120,09	R\$ 22.757,78
De 90.001 até 100.000	R\$ 7.301,45	R\$ 13.559,84	R\$ 17.732,10	R\$ 25.033,55
De 100.001 até 110.000	R\$ 8.031,60	R\$ 14.915,83	R\$ 19.505,31	R\$ 27.536,91
De 110.001 até 120.000	R\$ 8.834,76	R\$ 16.407,41	R\$ 21.455,84	R\$ 30.290,60
De 120.001 até 130.000	R\$ 9.718,23	R\$ 18.048,15	R\$ 23.601,43	R\$ 33.319,66
De 130.001 até 140.000	R\$ 10.690,06	R\$ 19.852,96	R\$ 25.961,57	R\$ 36.651,62
De 140.001 até 150.000	R\$ 11.759,06	R\$ 21.838,26	R\$ 28.557,72	R\$ 40.316,79
De 150.001 até 160.000	R\$ 12.934,97	R\$ 24.022,09	R\$ 31.413,50	R\$ 44.348,47
De 160.001 até 170.000	R\$ 14.228,47	R\$ 26.424,29	R\$ 34.554,85	R\$ 48.783,31
De 170.001 até 180.000	R\$ 15.651,31	R\$ 29.066,72	R\$ 38.010,33	R\$ 53.661,64
De 180.001 até 190.000	R\$ 17.216,44	R\$ 31.973,40	R\$ 41.811,36	R\$ 59.027,81
De 190.001 até 200.000	R\$ 18.938,09	R\$ 35.170,74	R\$ 45.992,50	R\$ 64.930,59

Fonte: CNAP (2013).

2. O PRÁTICO

Segundo Ludovico (2007), o prático pode ser considerado indispensável para a entrada e saída do navio nos portos, assim sendo necessária a existência a bordo, de alguém que, conhecendo melhor aquele território, possa indicar o melhor percurso a se fazer. Ele deve possuir conhecimentos técnicos de navegação como manobras e condução, deve conhecer também singularidades da região que podem surpreender a tripulação durante uma operação.

Contudo essa prática é antiga e exercida desde 1681, sendo considerada essencial o auxílio de um Prático nas embarcações, que soubesse ler cartas geográficas e tivesse os conhecimentos astronômicos capazes de prever o tempo e assim assegurar a rota.

Não obstante, era possível há necessidade de mais de um Prático a bordo, por exemplo, no canal do Panamá ou na entrada de certos rios como o Elba (Porto de Hamburgo).

O profissional deve possuir habilitação¹. Toda navegação começa e termina com a orientação desse profissional, ele guia a embarcação auxiliando comandantes e rebocadores a bordo do navio.

Segundo a Secretaria Nacional de Portos, atualmente existem cerca de 400 Práticos no Brasil e 61 Práticos que trabalham no porto de Santos. De acordo com a Folha de S. Paulo, com

¹ Habilitação - É um certificado que comprova a aptidão do portador como Prático de uma determinada Zona de Praticagem.

base na legislação brasileira os navios não podem efetuar manobras sem o auxílio de um Prático a bordo. Um Prático passa por concurso público administrado pela marinha do Brasil, a única autorizada a conceder a licença profissional e ainda na fase de qualificação do Prático o mesmo deve realizar por volta de 660 manobras até que a habilitação definitiva seja entregue.

2.1 DEVERES DA PROFISSÃO

O prático auxilia o comandante na condução segura do navio em áreas de navegação restrita ou sensíveis para o meio ambiente como dito acima, porém existem outros deveres a serem apresentadas em conformidade com a NORMAM-12, item 0228:

- a) Manter-se apto a prestar o serviço de praticagem;
- b) assessorar o comandante do navio na atracação e desatracação no porto;
- c) possuir perfeito conhecimento das particularidades do local como, manobras, mares, profundidade entre outros;
- d) Comunicar à CP/DL/AG as variações de profundidade e de correnteza dos rios, canais, barras e portos, principalmente depois de fortes ventos, grandes marés e chuvas prolongadas, assim como quaisquer outras informações de interesse à segurança do tráfego Aquaviário;
- e) Comunicar à CP/DL/AG qualquer alteração ou irregularidade observada na sinalização náutica;
- f) Assessorar a CP² /DL³ /AG⁴ nas fainas de assistência e salvamento marítimo, quando por esta solicitado;
- g) “Evitar os serviços de praticagem das embarcações quando as condições do tempo e do mar não permitirem com segurança, salvo nos casos de imperiosa emergência”. (LUDOVICO, 2007, p. 322).

2.2 RESPONSABILIDADES CIVIL DO PRÁTICO

Sabendo que o comandante do navio é auxiliado pelo Prático vale a pena ressaltar, quem ainda toma as decisões é o comandante, é ele quem deve decidir se vai ou não aceitar as orientações do Prático. Desta maneira, também é possível pensar nas hipóteses de erros por

² CP – Capitania dos Portos.

³ DL – Delegacia da Capitania dos Portos.

⁴ AG – Agência da Capitania dos Portos.

parte do Prático, além de existir vidas a bordo, podem surgir grandes perdas financeiras, por isso questiona-se sobre a responsabilidade civil que cai sobre o Prático em determinadas situações.

Vale notar, que na ocorrência de qualquer avaria, quem geralmente arca com essa responsabilidade é o comandante do navio, visto que é muito difícil o Prático receber a culpa por algum erro sendo considerado apenas um “auxiliador”, a menos que seja algum erro específico dentro das particularidades da região ou seja na zona de praticagem, para tais erros existe uma autoridade maior que trata de assuntos do gênero.

O Tribunal Marítimo é um órgão administrativo vinculado ao Ministério da Marinha que tem como objetivo dentre outros, de julgar casos de acidentes e episódios relacionados a navegação, assim diante de uma negligência do Prático poderia aplicar multa, o cancelamento da licença para atuar na profissão, entre outras nas quais ele julgue necessário para a devida punição.

2.3 REQUISITOS PARA PARTICIPAR DO PROCESSO SELETIVO

Antes de se tornar um Prático é necessário passar por alguns requisitos e etapas de seleção de acordo com a NORMAM-12, item 0202, são elas:

- a) Ser brasileiro (ambos os sexos), com idade mínima de 18 (dezoito) anos completados até data estabelecida no Edital;
- b) Possuir curso de graduação (nível superior) oficialmente reconhecido pelo Ministério da Educação e concluído até data estabelecida no Edital;
- c) Ser Aquaviário da seção de convés ou de máquinas e de nível igual ou superior a 4 (quatro), Prático ou Praticante de Prático até data estabelecida no Edital; ou pertencer ao Grupo de Amadores, no mínimo na categoria de Mestre-Amador, até a data de encerramento das inscrições, inclusive conforme a correspondência com as categorias profissionais estabelecida nas “Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM03/DPC);
- d) Não ser militar reformado por incapacidade definitiva ou civil aposentado por invalidez;
- e) Estar em dia com as obrigações militares, para candidatos do sexo masculino (Art. 2º da Lei nº 4375/64 - Lei do Serviço Militar);

- f) Estar quite com as obrigações eleitorais (Art. 14º, § 1º, incisos I e II da Constituição Federal);
- g) Possuir registro no Cadastro de Pessoas Físicas (CPF);
- h) Possuir documento oficial de identificação válido e com fotografia;
- i) Efetuar o pagamento da taxa de inscrição; e por último;
- j) Cumprir as normas e instruções estabelecidas para o Processo Seletivo.

2.3.1 ETAPAS DO PROCESSO SELETIVO

O Processo Seletivo é constituído de quatro etapas: a primeira consiste na prova escrita (eliminatória e classificatória), a segunda etapa é a apresentação de documentos, seleção Psicofísica e Teste de Suficiência Física (eliminatória) a penúltima etapa é a prova de títulos (classificatória) e a quarta e última etapa é uma prova Prático Oral (eliminatória e classificatória).

3. ÓRGÃOS REGULADORES E REGULAMENTADORES DA PRATICAGEM

Para que o serviço de praticagem seja bem monitorado, que exista segurança em suas operações e navegação e ainda sim um serviço de qualidade, existem alguns órgãos que ajudam a manter tais condutas, logo, neste artigo serão explicados sucintamente.

3.1 NORMAM 12 (NORMA DA AUTORIDADE MARÍTIMA PARA O SERVIÇO DE PRATICAGEM)

Atualizada em 2000, a NORMAM 12 é a legislação mais recente e atualmente exercida no Brasil, tem como propósito estabelecer diretrizes e criar a regulamentação que aprova o serviço de praticagem em Águas Jurisdicionais Brasileira (AJB).

Compete ao Diretor de Portos e Costas (DPC), como representante nacional da Autoridade Marítima, regulamentar o serviço de praticagem, pode ainda estabelecer quais são as Zonas de Praticagem (que segundo a NORMAM 12, item 0122, a zona de praticagem é uma área geográfica delimitada por peculiaridades da região que dificultam a movimentação de embarcações, exigindo a prestação do serviço de praticagem para aquele local), dizer quando o serviço dos práticos deve ou não ser utilizado, especificar as embarcações dispensadas do serviço e fixar o número de Práticos em cada porto brasileiro.

3.2 CONAPRA (CONSELHO NACIONAL DE PRATICAGEM)

O CONAPRA é uma associação sem fins lucrativos reconhecida pela Autoridade Marítima (Portaria 0031 de 24/04/2000) como Órgão que representa a praticagem em território Nacional, o CONAPRA reúne Práticos brasileiros representando-os junto a todas Autoridades Governamentais e entidades representantes no meio marítimo (PRATICAGEM DO BRASIL, 2017).

Diante de uma decisão tomada pela DPC o CONAPRA é responsável a realizar inspeções e laudos periciais necessários à homologação das lanchas de praticagem, habilitação operacional das tripulações e das atalaias.

Os principais objetivos do CONAPRA são:

- a) promover a qualidade e eficiência dos serviços de praticagem.
- b) Atuar segundo a Autoridade Marítima nas atividades de:
 - I – Auxiliar no controle e fiscalização no serviço de praticagem;
 - II – Assessorar sobre a fixação de preços da praticagem nas Zona de Praticagem;
 - III – Promover programas de atualização profissional aos Práticos.

3.3 INTERNATIONAL MARITIME PILOTS ASSOCIATION – IMPA

A IMPA é uma associação internacional de práticos marítimos, mas não é um órgão governamental e não possui fins lucrativos. É constituída por associações nacionais de praticagem onde, atualmente, representa mais de 8.000 práticos.

Seu objetivo é manter reunidas as associações do mundo todo, compartilhando ideias, experiências e resolvendo conflitos. Seu segundo propósito é ser representante dos Práticos e dar voz a eles na comunidade marítima internacional por intermédio da IMO (International Maritime Organization) que é a organização que regula os procedimentos o mar, entre eles a segurança.

Com o intuito de melhorar ainda mais a navegação em alto mar preservando a segurança do Prático (a maior preocupação que a IMPA possui em relação a segurança é a transferência da lancha para o navio e vice versa, logo que é uma operação muito perigosa para o profissional pois esta ação é usada em vários estados do mar sendo de dia ou noite), a tecnologia e o desenvolvimento no comércio marítimo, foi criado pela IMPA um comitê onde reunia Práticos experientes do mundo todo afim de estudar assuntos tratados sobre a profissão de seu interesse,

sendo a IMO e outras organizações capazes de tomar providências a respeito dos estudos apresentados.

3.4 CNAP (COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM)

Criada pelo Governo Federal através do decreto nº 7.860 no dia 06 de dezembro de 2012, tem como finalidade, exibir propostas de preço na praticagem, abrangência do tamanho das ZP e de criar medidas de aperfeiçoamento na praticagem (PORTOS DO BRASIL, 2013).

Um fator interessante é que no dia 25 de setembro de 2013 (resolução nº 3 publicada no diário oficial da União) a CNAP criou uma metodologia de regulação de preços na praticagem onde os preços máximos pertencentes às 22 ZP's deviam obedecer aos seguintes elementos:

- a) Estrutura inicial de referência;
- b) Remuneração de referência;
- c) Número de Práticos que participaram da manobra;
- d) Arqueação Bruta das embarcações;
- e) Tempo de manobra;
- f) Fator qualidade;
- g) Tributos incidentes.

3.5 CONAPORTOS (COMISSÃO NACIONAL DAS AUTORIDADES NOS PORTOS)

A CONAPORTOS foi criada em 6 de dezembro de 2012 pelo decreto nº 7.861, com a intenção de agregar atividades vindas de órgãos e entidades públicas provenientes de portos e instalações relativas.

A comissão é formada por muitas instituições relacionadas ao comércio exterior como: Ministério da do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, MAPA (Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento) e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), e outros relacionados a Secretaria de Portos da Presidência da República como: Ministério da Justiça e Ministério da Fazenda.

A Secretaria de Portos da Presidência da República presta apoio de coordenação à Comissão, assim impulsionando o devido apoio técnico junto aos seus comitês técnicos.

3.6 LESTA (LEI DE SEGURANÇA DO TRÁFEGO AQUAVIÁRIO)

A Autoridade Marítima tem como propósito a implementação dessa lei (Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário) assegurando, a salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação (em mar aberto ou não) e a prevenção da poluição ambiental (por parte de embarcações, plataformas ou suas instalações de apoio). Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998, regulamenta a lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, proporcionando diretrizes para a segurança do tráfego aquaviário em águas nacionais.

4. UM ESTUDO DA ATUAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM NO PORTO DE SANTOS

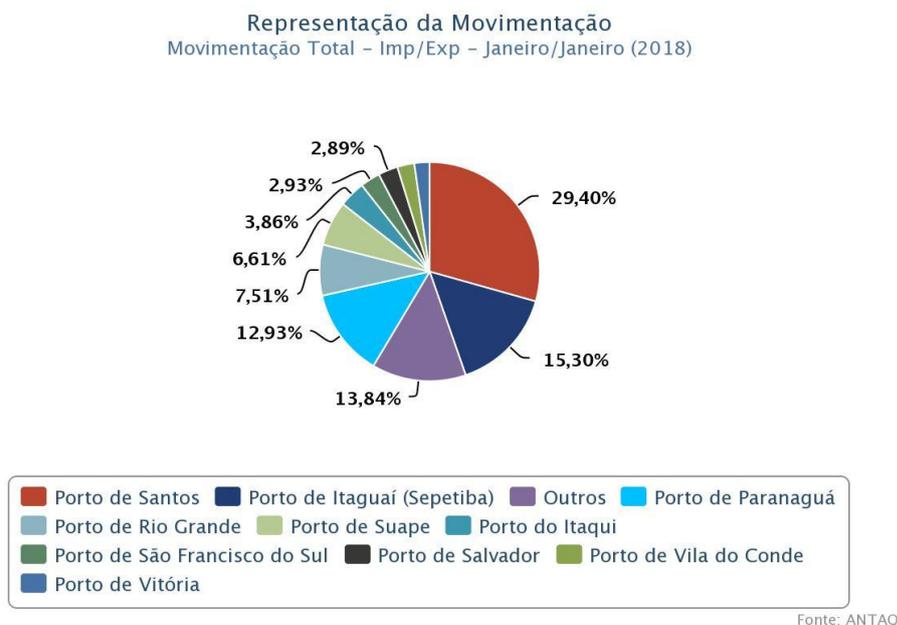
No que diz respeito ao tempo de execução de uma manobra de praticagem conforme ABREMAR (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos), “O tempo que demora uma manobra depende do porto, por exemplo, uma manobra em Santos dura, em média, uma hora e meia a duas horas, mas isso pode variar conforme o tráfego” (PRATICAGEM SÃO PAULO, 2017, n.p).

Para Praticagem de S. Paulo, o Porto de Santos ocupa o posto de principal porto da América do Sul desde 1920, possui 18 embarcações (lanchas) e 61 Práticos, desempenha cerca de 12 mil manobras ao ano e tem capacidade de 120 manobras por dia. Uma pesquisa realizada pela Praticagem de São Paulo junto a comandantes de navios e organizações de terra afirmou a aprovação dos serviços prestados pelos Práticos de Santos: 70,18% atende plenamente suas necessidades, 27,07% atende suas necessidades, 2,21% atende parcialmente suas necessidades, 0,56% atende algumas de suas necessidades e 0,27% não atende nenhuma de suas necessidades. Isso mostra que a praticagem no Porto de Santos é de excelente qualidade, foi a primeira das Américas a ser certificada pela qualidade dos serviços, em 1998. A pesquisa de satisfação é realizada anualmente com o propósito de saber como o trabalho é avaliado por aqueles que contratam os serviços para reparar possíveis conflitos e evidenciar resultados obtidos da pesquisa (PRATICAGEM SÃO PAULO, 2017).

De acordo com a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), em janeiro de 2018 houve a maior movimentação no porto de Santos com 29,40%, isto é, existiu uma saída (exportação) e entrada (importação) de mercadorias no porto de Santos maior que em muitos outros portos nacionais organizados, logo, isso indica que o porto de Santos continua sendo um

porto de maior comercialização de produtos internacionais, portanto, no Porto de Santos o exercício da profissão Prático recebe muita importância, visto que o porto possui suas especificidades no canal e realiza grandes movimentações de cargas, de acordo com a figura 1.

Figura 1 - Representação da Movimentação - portos organizados



Fonte: ANTAQ (2018).

4.1 C3OT (CENTRO DE COORDENAÇÃO, COMUNICAÇÕES E OPERAÇÕES DE TRÁFEGO)

De acordo com Praticagem de S. Paulo, a praticagem assim como tudo no porto deve sempre garantir a segurança da comunidade, instalações, embarcações e meio ambiente. Para isso houve um investimento implementando o novo centro de coordenação, comunicações e operações de tráfico, inaugurado no final de 2014, o CTO3 é considerado entre os mais modernos do mundo localizado em Santos, funciona 24 horas por dia durante os 365 dias do ano.

Essa novidade trouxe para o porto câmeras espalhadas estrategicamente pelo porto para garantir uma melhor monitoria, equipamentos meteorológicos e oceanográficos para a medição de altura e período das ondas além de direção e intensidade das correntes marinhas e ventos, bem como variação de altura da maré. O monitoramento desses fenômenos naturais acontece em tempo real, abrangendo todo o canal navegável do porto de Santos, 67 terminais e berços

de atracação. Essa tecnologia conta com o trabalho de 100 funcionários, estaleiro e 18 embarcações, toda essa estrutura garante que não falte Prático para auxiliar na manobra do navio.

Entre os novos equipamentos a praticagem conta também com um visibilímetro, capaz de prevenir situações de baixa visibilidade, como a formação de nevoeiros que surgem rapidamente comprometendo vidas.

4.2 SOBRE A OPERAÇÃO

Segundo Fernandes (2017), assim que um navio chega no porto, a primeira ação que acontece é a comunicação radiotelefônica com o C3OT, informando dados como o nome da embarcação, o tipo, a bandeira de registro, comprimento, calado máximo, tonelagem, etc.

O C3OT confirma e registra essas informações e com a autorização da CODESP para efetuar a manobra, comunica as seguintes informações à Autoridade Marítima e à Autoridade Portuária, a hora do embarque do Prático, instruções de tráfego, ordem de entrada, posicionamento da escada para que o Prático suba a bordo, entre outros, que repassa essas informações às demais autoridades da área. Para não haver imprevistos os Práticos são escalados com 60 minutos de antecedência.

Depois que o Prático recebe as informações ele segue para uma das lanchas dirigindo-se ao encontro com o navio que sobe a bordo por uma escada com cuidado e equilíbrio. Uma vez a bordo o profissional é apresentado ao comandante do navio e daí em diante passa a orientar a movimentação do navio até que seja feita sua completa atracação no cais que é previamente estipulado (FERNANDES, 2017).

Entende-se que, “na fase de navegação no canal e durante as manobras de atracação a responsabilidade pelo tráfego do navio fica com o Prático”, isso se o comandante aceitar suas orientações podendo no exato momento suspende-las reassumindo o controle do navio e justificando seu ato à Autoridade Marítima.

5. ESSENCIAL À SEGURANÇA

Estando presente na maioria dos portos do mundo, a praticagem é essencial à segurança, reduz consideravelmente a possibilidade de acidentes, que podem custar a vida de pessoas, provocar danos ao meio ambiente, desde prejudicar a vida marinha, embarcações, quanto as

instalações portuárias e ainda, prejuízos de milhões de dólares por conta das mercadorias e reparos, como aconteceu no caso do Costa Concordia, na Itália (FERNANDES, 2017).

Segundo a Associação Internacional de Clubes de Proteção Mútua dos Armadores, o índice de acidentes com práticos a bordo no Brasil é de apenas 0,002% (dois milésimos por segundo), similar ao dos Estados Unidos, mesmo possuindo diferenças de recursos e de infraestrutura.

Os estudos indicam que o erro humano corresponde cerca de 85% de todos os acidentes, e a solução para este problema seria a contratação de práticos mais qualificados, pois é uma profissão que exige muito conhecimento específico, experientes, ou seja, preparados para o tipo de situação.

Por mais que pareça um trabalho simples conduzir um navio, na verdade manobrar um navio não é uma tarefa fácil, até porque em cada manobra se lida com muita pressão segundo o práctico Fabio Melo Fontes que exerce a profissão desde 1969 e desde então realizou cerca de 29.000 manobras, “o práctico trabalha de baixo de tensão, e é normal isso, porque uma manobra de navio em primeiro lugar é um desafio, é um exercício de inteligência e um exercício de experiência, porque além de ser difícil é uma coisa meio assustadora a aproximação do navio ao cais, você passa a poucos metros de pontos perigosos”.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A profissão de Prático, é desafiadora e importante para a segurança das embarcações e seus tripulantes, a profissão passou por muitas mudanças e melhorias e avança na prestação de serviços com a implementação da tecnologia para auxilia-la a melhorar sua comunicação e agilidade.

Entre os pontos positivos na praticagem, vale destacar a inserção de novas tecnologias, com inovações como o C3OT trazida aos portos brasileiros, em especial o de Santos, trazendo inclusive redução de tempo das manobras, mais segurança nas operações e facilitação na comunicação para com o Prático e demais tripulantes. A qualidade do serviço de praticagem demonstra grande importância para as movimentações de cargas no Porto de Santos, tendo ele a maior movimentação de mercadorias, atingindo 70,18% de satisfação atendendo plenamente suas necessidades, a pesquisa realizada anualmente tem como objetivo evitar possíveis problemas de insatisfação e segurança, bem como avaliar o serviço por aqueles que o contratam.

Um ponto negativo no serviço de praticagem, são as diferentes tabelas de valores pré-definidos quanto ao custo do serviço, trazendo dúvidas aos tomadores do serviço, bem como

falta de transparência nas negociações. Assim, dentre todos os aspectos da profissão, algo que garantiria mais segurança à profissão seria um plano de carreira com vínculo empregatício, já que o prático trabalha de forma autônoma, além disso, seria possível alcançar maior modicidade tarifária, mesmo havendo a padronização na cobrança do serviço.

REFERÊNCIAS

ANDRUKIU, FABIO. A responsabilidade civil do Prático. **Revista Âmbito Jurídico**. Rio Grande, XVI, n. 109, fev. 2013. Disponível em: <http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php/%3C?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=12849> Acesso em: 30 jan. 2018.

GOVERNO DO BRASIL. Essencial para o comércio exterior, transporte marítimo avança no Brasil. **ANTAQ**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2017/11/essencial-para-o-comercio-exterior-transporte-maritimo-avanca-no-brasil>> acesso em: 20 março 2018.

BRITO, AGNALDO. Em relação ao tempo por manobra: ABREMAR (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos). **Folha de S. Paulo**. São Paulo, 2010. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/827081-cruzeiros-criticam-custo-para-operacoes-de-manobra-de-navios-no-porto-de-santos.shtml>> acesso em: 12 dez. 2017.

DIRETORIA DE PORTOS E COSTAS. **NORMAM: Normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem**. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/portaria7503.pdf>> acesso em: 23 nov. 2017.

_____. **NORMAM: Normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem, Seção II – Definições**. Disponível em: <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam12.pdf>> acesso em: 05 jan. 2018.

EDISCIPLINAS. **PNV 2616: Aspectos políticos, legais, ambientais e práticos do uso do mar**. Disponível em: <<https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=558240>> acesso em: 19 dez. 2017.

LUDOVICO, NELSON. **Logística Internacional: Um Enfoque em Comércio Exterior**. ed. rev. atual. São Paulo: Saraiva. p. 321-322, 2007.

NUNES, FABIO. **Como é a vida de um prático, o profissional que "manobra" navios: Fabio Melo Fontes**. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=GcV7ndKB80M>> acesso em: 12 nov. 2017.

FERNANDES, LU. **Essencial à segurança**. Informativo Praticagem São Paulo, Santos – SP, p. 5, 2017.

_____. **CTO3. A Serviço da Vida, da Comunidade e da Economia: Praticagem São Paulo, Santos – SP**, p. 8 e 9, 2017.

FREITAS, DARIO ALMEIDA PASSOS. O que é, qual a atribuição e como funciona o Tribunal Marítimo. **Revista Consultor Jurídico**. 08 dez. 2008. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2008-dez-08/funciona_tribunal_maritimo> acesso em: 30 jan. 2018.

PLANALTO. **Regulamento: capítulo III do serviço de praticagem**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9537.HTM> acesso em: 01 dez. 2017.

_____. **Regulamento geral dos serviços de praticagem: capítulo I. Art. 1º definições**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1980-1989/D97026impressao.htm> acesso em: 11 dez. 2018.

_____. **Regulamento de segurança do tráfego aquaviário em águas sob jurisdição nacional**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm> acesso em: 02 abril. 2018.

PRATICAGEM BRASIL. **A história da praticagem**. Disponível em: <<http://praticagembrasil.com/praticagem-tem-mais-de-dois-seculos-de-historia/>> acesso em: 16 dez. 2017.

PRATICAGEM DO BRASIL. **CONAPRA: A história da praticagem**. 2017. Disponível em: <<https://www.praticagemdobrasil.org.br/praticagem/praticagem-brasil>> acesso em: 18 dez. 2017.

_____. **IMPA: O que é a IMPA e o que faz**. Disponível em: <<https://www.praticagemdobrasil.org.br/praticagem/praticagem-mundo>> acesso em: 01 fev. 2018.

PORTO GENTE. **Praticagem no mundo**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/artigos/5428-praticagem-e-utilizada-em-todo-o-mundo-ha-mais-de-4-000-anos>> acesso em: 18 dez. 2017.

PORTOS DO BRASIL. **CONAPORTOS**. Produzido por Bruno Silva. 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/conaportos>> acesso em: 30 jan. 2018.

_____. **CNAP: Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem**. Produzido por Victor Tardio. 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/praticagem/comissao-nacional-para-assuntos-de-praticagem-2013-cnap>> acesso em: 30 jan. 2018.

_____. **CNAP: Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem**. Produzido por Bruno de Amorim Silva. Minuta consulta pública tabela de preços máximos por manobra dos serviços de Praticagem. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/praticagem/arquivos/consulta-publica-2-2.pdf>> acesso em: 16 março. 2018.

_____. **Praticagem**. Produzido por Victor Tardio. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao/praticagem>> acesso em: 23 nov. 2017.

TRIBUNAL MARÍTIMO. Título V, capítulo I: **das penalidades**. Lei nº 8.969, de 1994. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/L2180compilado.htm> acesso em: 30 jan. 2018.

WEBPORTOS. **Figura 1: movimentação nos portos organizados**. Disponível em: <<https://webportos.labtrans.ufsc.br/Brasil/Movimentacao>> acesso em: 16 março. 2018.