

# REVISTA FACINE 360

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

### THE PILOTAGE SERVICE AND THE IMPORTANCE OF PRACTICE ADVISORY TO THE SHIP'S COMMANDER

Roseno Alves de Alcântara<sup>[1]</sup>

Recebido em: 15/09/2020 | Aprovado em: 30/09/2020 | Revisado em: 15/10/2020

#### Resumo

O Serviço de Praticagem no Brasil e a importância da assessoria do práctico ao comandante do navio na atividade de praticagem à luz da legislação pertinente, da doutrina e das Normas da Autoridade Marítima é de fundamental importância para o aperfeiçoamento e segurança jurídica da navegação de cabotagem que é o principal modal utilizado no comércio internacional. A praticagem é uma atividade de gerenciamento de riscos baseada no conhecimento e peculiaridades de áreas marítimas designadas como Zona de Praticagem (ZP). Trata-se de um serviço essencial desde os primórdios da navegação que abrange um conjunto de atividades profissionais específicas de assessoria aos comandantes de embarcações quanto aos procedimentos de manobras náuticas e de navegação no interior dessas áreas. Os elementos constitutivos e indispensáveis para o serviço de praticagem são: o práctico; a lancha de práctico; e a atalaia. O práctico é o profissional com qualificação específica que presta assessoria ao comandante do navio auxiliando-o nas manobras náuticas e de navegação em águas restritas. Face às especificidades do tema é imperioso conceituar alguns institutos ainda pouco conhecidos no meio acadêmico. A presença do práctico a bordo das embarcações por ocasião das manobras em águas interiores é imprescindível à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente e à proteção do patrimônio público e privado. Por fim, embora o assunto seja pouco divulgado na academia, é imperioso aprofundar a análise sobre a temática do Serviço de Praticagem no Brasil.

**Palavras-chave:** Praticagem. Segurança. Prático. Comandante.

#### Abstract

The Practice Service in Brazil and the Importance of the Practical Evaluation for the Practical Activity Ship Command in the Light of the Relevant Legislation, the Doctrine and the Maritime Authority Standards are of fundamental importance for the improvement and legal security of coastal navigation. which is the main modal used in international trade. The practice is a risk management activity based on the knowledge and peculiarities of maritime areas designated as the Practice Zone (ZP). It has been an essential service since the beginning of navigation, which encompasses a set of specific professional activities to advise vessel commanders on the procedures for nautical maneuvers and navigation in the internal areas. The constitutive and indispensable elements for the practice service are: the practical; a practical speedboat; and the watchtower. The pilot is the professional with a specific qualification who advises the captain of the auxiliary vessel in nautical maneuvers and navigation in restricted waters. In view of the specificities of the theme, it is imperative to conceptualize some institutes that are still little known in academia. A practical presence in the framework of vessels due to the exposure of maneuvers in inland waters is essential for the safety of navigation, the salvation of human life, the conservation of the environment and the protection of public and private property. Finally, although the subject is little publicized in the academy, it is necessary to deepen the analysis of the theme of the Service of Practice in Brazil.

**Keywords:** Pilotage. Safety. Practical. Commander.

<sup>[1]</sup> Oficial Superior da Reserva da Marinha do Brasil com formação acadêmica em Pedagogia – Administração Escolar; e Direito com Pós-Graduação “Lato Sensu” em Direito e Processo do Trabalho, especialista em Direito Marítimo e Militar e Instrutor do Curso de Formação de MN. E-mail: advrosenoalcantara@gmail.com

**O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO***Roseno Alves de Alcântara***1 INTRODUÇÃO**

O Serviço de Praticagem no Brasil e a qualificação do prático para exercer suas atividades durante as manobras náuticas e de navegação em águas restritas. Inicialmente, cabe dizer que o serviço de praticagem ou pilotagem remonta ao início das atividades comerciais marítimas. Trata-se de um serviço essencial desde os primórdios da navegação que abrange um conjunto de atividades profissionais específicas de assessoria ao comandante dos navios mercantes nos procedimentos de manobras náuticas e de navegação interior das Zonas de Praticagem (ZP).

Para melhor compreensão do tema faz-se imperioso tratar previamente de alguns conceitos básicos que envolvem a atividade de praticagem, sobretudo as desenvolvidas pelo prático. Logo, a presença do prático a bordo dos navios por ocasião das manobras náuticas e de navegação, sobretudo a interior, é imprescindível à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente e à proteção do patrimônio público e privado.

O prático é o profissional que, uma vez habilitado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) – Organização Militar da Marinha do Brasil, está em plenas condições de exercer os serviços de praticagem, somente na respectiva ZP para qual está habilitado, para qualquer embarcação que venha a trafegar nessa ZP.

A praticagem é uma atividade de gerenciamento de riscos baseada no conhecimento e pontos característicos de áreas marítimas designadas como ZP. Tal atividade é realizada, basicamente, em trechos da costa, em baías, portos organizados, estuários de rios, lagos, rios, terminais portuários e canais. A atuação da praticagem apresenta características peculiares e mundialmente consagradas: o caráter local, a ausência de vínculo empregatício e o controle pelo Estado que regula a atividade e determina as zonas e áreas obrigatórias ou facultativas.

Em geral, o exercício da atividade de praticagem envolve tipos de ações distintas relacionadas às manobras náuticas: a praticagem de singradura ou de atracar, desatracar e fundear os navios e outras manobras marinheiras.

No contexto hermenêutico, a extensão da interpretação do caráter da atividade do prático na condução, direção ou comando do navio é temática que envolve complexidade e remete à polêmica da relação entre o comandante do navio, armador e o prático.

Na comunidade marítima internacional, a questão tem sido alvo de reiterados debates que versam fundamentalmente sobre a tese da divisão de comando do navio e sobre a isenção ou limitação de responsabilidade dos práticos, seja na esfera administrativa, civil ou penal. Sobre tais

responsabilidades, de forma pormenorizada, serão trazidas para discussão em objeto de um novo artigo sobre o tema.

Em alguns sistemas jurídicos, como o norte-americano e o inglês, evidencia-se a responsabilidade do prático pela condução da embarcação, mas não pelo comando deste, que permanece com o comandante da embarcação. Contudo, tal premissa, no âmbito administrativo, não se encontra diferenças significativas e, em regra, o prático é enquadrado como infrator, sem prejuízo da responsabilidade penal, civil e ambiental que porventura lhe seja imputada.

Nesse sentido, o trabalho de pesquisa é feito acerca do assunto proposto de modo a esclarecer melhor o serviço de praticagem desenvolvido pelo prático no Brasil; e como ocorre a qualificação de um praticante de prático para atuar como prático em uma determinada ZP com o propósito principal de contribuir para o aprimoramento da matéria apresentada visando a obter uma maior divulgação do tema no meio acadêmico tornando, no futuro próximo, o Direito Marítimo em disciplina obrigatória no curso de direito das faculdades e universidades brasileiras, a fim de melhor qualificar os operadores do direito que atuam no direito marítimo, sobretudo atendendo do comércio internacional e as crescentes demandas no meio jurídico.

Portanto, tendo em vista a obrigatoriedade e a essencialidade da presença do prático na atividade de praticagem, embora o Direito Marítimo seja pouco divulgado no meio acadêmico, é imperioso detalhar como se dar a qualificação e o labor profissional. Não menos importante, é discutirmos o tema no meio acadêmico, haja vista que há a necessidade de conhecer e divulgar a atividade de praticagem desenvolvida pelo prático no Brasil, a fim de contribuir para o aprimoramento do assunto e fomentar discussões sobre o tema de forma mais aprofundada na academia.

**2 O SERVIÇO DE PRATICAGEM**

No Brasil e no mundo, os serviços de praticagem ou pilotagem são de altíssima relevância para o país, tendo em vista que influenciam significativamente nos custos operacionais e logísticos, por conseguinte causam impactos no desenvolvimento econômico, na competitividade da indústria, bem como no comércio internacional. Para que um contrato de transporte de cabotagem seja realizado por navios da Marinha Mercante sendo finalizado com êxito, faz-se necessário que o navio atraque e destraque no porto com total segurança. Cada porto possui suas peculiaridades geográficas específicas que serão descobertas por ocasião da qualificação profissional do prático pela Marinha do Brasil, cabendo a este a responsabilidade

**O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO**

Roseno Alves de Alcântara

pelas execuções das manobras náuticas e de navegação, a fim de atracar o navio com segurança no porto de destino.

Santos (apud CASTRO JÚNIOR, 2012, p. 60) conceitua o serviço de praticagem como:

O serviço de praticagem consiste em um serviço especializado na movimentação de embarcações nas Zonas de Praticagem (ZP)<sup>[2]</sup> e/ou nos terminais portuários, efetuado por profissionais devidamente habilitados pela autoridade marítima (Comando da Marinha, exercida pela Diretoria de Portos e Costas – DPC).

Com base no artigo 12, da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA) nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, “o serviço de praticagem consiste no conjunto de atividades profissionais de assessoria ao comandante requeridas por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação da embarcação.” (BRASIL, 1997).

Para Castro Júnior (2012, p. 61), a atividade de praticagem é um serviço prestado por empresa privada e consiste no assessoramento ao comandante do navio. O transporte aquaviário, por sua vez, é atividade econômica prestacional da União Federal, exercida entre Portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites do Estado ou Território art 21, inciso XII, “d”, da CF/88 (BRASIL, 1988).

Art. 21. Compete à União:

[...] IV - permitir, nos casos previstos em lei complementar, que forças estrangeiras transitem pelo território nacional ou nele permaneçam temporariamente;

[...] d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

Desse modo, é oportuno salientar que o assessoramento tratado anteriormente, consiste no apoio técnico prestado pelo práctico ao comandante da embarcação indicando quais manobras náuticas devem ser executadas para atracar e desatracar a embarcação com segurança, inclusive sugerindo os rumos e as manobras a serem seguidos até a atracação ao cais.

Castro Júnior (2012), esclarece que a atividade de praticagem é uma atividade privada de interesse público remunerada por tarifa, especialmente porque

é obrigatória e nenhuma outra empresa privada ou pessoa física pode exercer sem a outorga dada pela Autoridade Marítima (poder público). Além disso, salienta Castro Júnior (2012) que a referida atividade somente pode ser exercida pelo práctico que é um profissional altamente qualificado, devidamente habilitado na respectiva ZP, que embarca a bordo do navio para prestar assessoria ao comandante por ocasião na navegação em áreas críticas, entrada e saída dos portos, manobras de atracação e desatracação, bem como fundeio<sup>[3]</sup> e suspender<sup>[4]</sup>.

Ademais, no Brasil, é obrigatória a contratação dos serviços de praticagem pelos navios para as manobras de atracação e desatracação quando da entrada e da saída dos portos brasileiros, salvo nos casos, a saber: a) navio de guerra da Marinha do Brasil; e b) quando o comandante do navio mercante brasileiro for habilitado como práctico para a ZP onde o navio atracará. Normatizado de acordo com o Anexo 4-E (Quadro Resumo de Serviço de Praticagem), do item 0404, alínea “e”, das Normas da Autoridade Marítima para o Serviço de Praticagem (NORMAM-12/DPC).

Por ocasião da contratação dos serviços da praticagem, serão adotados alguns procedimentos de acordo com as manobras a serem executadas: a) na atracação: geralmente, o navio chega à área de fundeio do porto, demarcada na carta náutica da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN), o agente solicita o práctico à estação atalaia, o práctico embarca na lancha do práctico e segue em direção ao navio, sobe a bordo e auxilia na manobra de atracação do navio; e b) na desatracação: o práctico sobe a bordo do navio, auxilia na manobra de desatracação, em seguida embarca na lancha do práctico e volta ao porto.

Conforme Castro Júnior (2012), existem zonas de praticagem obrigatórias e facultativas. Nas zonas de praticagem obrigatórias, as embarcações que não requisitarem os serviços de práctico estarão sujeitas às sanções previstas em lei e pagarão os serviços que seriam executados pelo práctico escalado ou contratado.

Contudo, cabem exceções, ou seja, algumas embarcações estão isentas da obrigatoriedade de requisição de práctico, mesmo nas zonas de praticagem obrigatória, a saber:

- a) os navios da Marinha de Guerra do Brasil; b) as embarcações, cuja arqueação bruta (AB) igual ou inferior a 500 toneladas, desde que não sejam propaneiras, petroleiras, transportadoras de cargas explosivas e/ou radioativas; c)

[2] ZONA DE PRATICAGEM – é a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de um Serviço de Praticagem para essa área. Compete à DPC estabelecer as ZP. Item 0401, da NORMAM 12/DPC, Disponível em: <www.dpc.mar.mil.br>. Acesso em: 04 jul 2020.

[3] Fundeio, deriva do termo náutico fundear que significa lançar âncora ao mar para que a embarcação permaneça nesse sítio.

[4] Suspender, termo náutico que significa içar âncora para que o navio possa partir.

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Roseno Alves de Alcântara

embarcações de apoio marítimo, desde que comandadas por marítimos brasileiros nas categoria de oficial de náutica ou mestre de cabotagem; d) embarcações na classe de navegação interior (fluvial e lacustre, travessia e porto); e e) embarcações de esporte e recreio (de qualquer nacionalidade), de pesca e as pertencentes aos órgãos públicos.

Por fim, de acordo com Castro Júnior (2012), a faina de praticagem dá-se a partir do pedido de prático, via canal de radiotelefonia ou por telefone, à estação atalaia, o uso da lancha e o serviço do prático. Resumidamente, a atalaia é a estação que tem como propósito único: o de contato prévio com o prático para que este realize as manobras a bordo das embarcações.

### 2.1 ELEMENTOS CONSTITUTIVOS DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

É de vital importância para uma melhor compreensão do tema, conceituar os elementos constitutivos do serviço de praticagem que são: o prático; a lancha de prático; e a atalaia, à luz da LESTA e da doutrina.

#### 2.1.1 Prático

De acordo com o artigo 2º, inciso XV, da LESTA, “o prático é o aquaviário não-tripulante que presta serviços de praticagem embarcado” (BRASIL, 1997).

Castro Júnior (2012, p. 64) traz a seguinte definição de prático:

O prático é o profissional que, uma vez habilitado pela Diretoria de Portos e Costas, está em condições de exercer os serviços de praticagem na respectiva zona de praticagem para qual está habilitado, para qualquer embarcação que venha a trafegar nessa zona.

Por outro lado, Martins (2013, p. 537), define o prático com mais amplitude e detalhamento, senão vejamos:

Considera-se prático ou piloto (pilot ou marine pilot) – profissional responsável pela condução do navio nos procedimentos de manobras náuticas, essencialmente na entrada e saída de portos e excepcionalmente na navegação.

Portanto, podemos sintetizar a definição de prático como sendo o profissional com qualificação específica que presta assessoria ao comandante do navio auxiliando-o nas manobras náuticas e de navegação em águas restritas, sobretudo na atracação e desatracação, em virtude do conhecimento pormenorizado das peculiaridades e das características

locais, tais como direção dos ventos, variação das marés, correntes marinhas, profundidade e perigos à navegação.

#### 2.1.2 Lancha de Prático

Consta no item 0114, da NORMAM-12/DPC, a definição da lancha de prático: “É a embarcação homologada pelo CP com jurisdição sobre a ZP, para ser empregada no deslocamento e no transbordo do Prático para o embarque/desembarque na embarcação.” (MARINHA DO BRASIL, 2011, 1-2).

Martins (2013, p. 559) define as lanchas de prático e de apoio e dá detalhes:

A lancha de prático é a embarcação empregada no deslocamento e transbordo do prático para o embarque/desembarque nos navios. No Brasil, a lancha é de uso específico do serviço de praticagem, entretanto poderá ser empregada em outras atividades, quando requisitada pela autoridade marítima, em ações de socorro e salvamento e/ou fiscalização do tráfego aquaviário. [...].

A lancha de prático é um dos requisitos essenciais da estrutura do serviço de praticagem. É uma embarcação de pequeno porte que obrigatoriamente será homologada pelo representante da autoridade marítima regional, ou seja, o Capitão dos Portos. Ela é empregada para fazer o transporte do prático por ocasião do embarque e desembarque dos navios que aguardam a presença deste profissional para iniciar as manobras de atracação e desatracação.

#### 2.1.3 Atalaia

Por fim, cabe ainda, definir o último elemento constitutivo do serviço de praticagem, qual seja a atalaia ou estação da praticagem que se encontra posto no item 0105, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 1-1):

É a estrutura operacional e administrativa organizada de forma a prover, coordenar, controlar e apoiar o atendimento do Prático à embarcação em uma Zona de Praticagem (ZP). Também é denominada de Estação de Praticagem.

Atalaia é ponto de apoio, em terra, responsável pela estrutura administrativa e operacional do serviço de praticagem. Também denominada de estação da praticagem, pois é guarnecida ininterruptamente, sobretudo para atender prontamente aos chamados dos navios em manobra de aproximação para atracação.

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Roseno Alves de Alcântara

### 2.2 ATUAÇÃO DO PRÁTICO NA RESPECTIVA ZONA DE PRATICAGEM

A atividade do práctico está devidamente normatizada nos artigos 12 a 15, da LESTA, bem como na NORMAM-12/DPC (2011) para o serviço de praticagem em águas jurisdicionais brasileiras.

De acordo com a legislação vigente, o exercício do serviço de praticagem é assegurado a todo práctico qualificado pela Marinha do Brasil, podendo exercer sua atividade profissional individualmente, organizado em sociedades ou contratado por empresas de praticagem, nos termos do artigo 13, da LESTA (BRASIL, 1997).

Martins (2013) afirma que é facultado ao práctico habilitado atuar na praticagem de três formas distintas: individual, sociedade ou empregatícia. Na forma individual, o práctico atuará como pessoa física, admitindo-se a atuação como empresário individual ou como prestador de serviço autônomo, desde que sejam cumpridas todas as exigências legais vigentes para o serviço de praticagem, inclusive no que se refere à estrutura que contempla a atalaia e a lancha de práctico. Já na forma societária, o práctico atuará em entidades de praticagem como sócio de empresas estruturadas como sociedades simples ou empresárias. Além do mais, na opção empregatícia consigna a atuação do práctico como empregado contratado por empresa de praticagem de acordo com os ditames da legislação do trabalho.

Santos (apud MARTINS, 2013, p. 557), traz uma síntese sobre a atividade do práctico no Brasil:

O Prático é um profissional altamente qualificado que não mantém vínculos empregatícios de qualquer espécie e não recebe, portanto, vencimento ou salário. No Brasil, a exemplo do que ocorre na maioria dos portos do mundo, esse serviço é prestado por meio de sociedades uniprofissionais, formadas pelos prácticos na qualidade de associados que são responsáveis por toda a infraestrutura necessária ao trabalho. As exigências para o exercício da profissão incluem proficiência em língua estrangeiras, conhecimento em navegação, além da formação superior e disputa acirrada em processo seletivo conduzido pela Autoridade Marítima Brasileira (Marinha do Brasil) e que se destina à habilitação de Práticos, e não a sua contratação.

Portanto, o práctico é um profissional autônomo, cujo ingresso na carreira dá-se por meio de concurso público organizado pela DPC aplicado em todo território nacional nas Organizações Militares das Autoridades Marítimas locais (Capitanias dos Portos, Delegacias da Capitania dos Portos ou Agências da Capitania dos Portos), a fim de prestar serviços de praticagem em

uma ZP específica. Além do mais, os interessados no processo seletivo para Praticante de Prático deverão preencher todos os requisitos previstos no item 0202 da NORMAM-12/DPC (2011).

### 2.3 DA REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM NO BRASIL

Para Martins (2013), a regulação da praticagem no Direito Marítimo apresenta natureza bifronte, consignando as vertentes de direito público e privado. Na esfera pública, a praticagem está consubstanciada em serviço de interesse público, em regime de gestão indireta. Entretanto, as relações entre o práctico e o armador se submetem ao direito privado.

É da competência da Diretoria de Portos e Costas (DPC) a regulamentação do serviço de praticagem, estabelecer as Zonas de Praticagem em que a utilização do serviço é obrigatória ou facultativa, o número de prácticos e especificar as embarcações isentas de utilizar o referido serviço.

Segundo Pimenta (2007) o cálculo para determinar o número ideal de prácticos por ZP deve considerar a conjunção do binômio fadiga/habilitação, isto é, não se pode reduzir ao mínimo, a fim de impedir o trabalho sob fadiga e stress, não podendo também, ser superior a um limite máximo, para que permita uma frequência de manobras, para cada práctico, a fim de possibilitar a manutenção das habilidades profissionais necessárias à atividade.

### 2.4 DAS ZONAS DE PRATICAGEM (ZP)

As ZP são organizadas por unidade da federação ou por região, a critério da Autoridade Marítima, em função das peculiaridades de cada local, considerando-se a estatística de entrada e saída dos navios, a localização dos portos e terminais, bem como outros aspectos pertinentes à segurança da navegação.

Prevê o item 0122, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 1-3), a definição de Zona de Praticagem (ZP):

É a área geográfica delimitada por força de peculiaridades locais que dificultem a livre e segura movimentação de embarcações, exigindo a constituição e funcionamento ininterrupto de Serviço de Praticagem para essa área. Compete à DPC estabelecer as ZP.

A missão precípua da praticagem é movimentar com segurança os navios nos portos organizados e ou nos terminais portuários, com base no gerenciamento de riscos, utilizando conhecimento técnico-especializado e experiência prática, apoiada na tecnologia disponível no mercado.

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Roseno Alves de Alcântara

No Brasil, compete à DPC, como representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário (STA), nos termos do item 0103, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 1-1): “regulamentar o Serviço de Praticagem, estabelecer as ZP em que a utilização do Serviço é obrigatória ou facultativa e especificar as embarcações dispensadas de utilizar o Serviço de Praticagem.”

Além disso, para Martins (2013, p. 554), no Brasil, os navios são obrigados a contratar os serviços de praticagem nas zonas obrigatórias definidas pela DPC.

De forma geral, a obrigatoriedade estará condicionada aos seguintes fatores:

- I. segurança da navegação, dos portos, dos terminais marítimos e de suas instalações, da salvaguarda da vida humana e preservação do meio ambiente;
- II. características hidrográficas e condições peculiares dos portos e terminais;
- III. necessidade de minimizar o custo operacional da navegação.

Logo, que é obrigatória a presença do práctico a bordo da embarcação, a fim de garantir a segurança da navegação na área portuária, assim como nos seus terminais e instalações, a salvaguarda da vida humana e a preservação do meio ambiente. Além disso, os conhecimentos técnicos pormenorizados que detém o práctico sobre a ZP que atua contribuem significativamente para minorar o custo operacional da navegação local.

### 2.4.1 Da dispensa de práctico nas zonas de praticagem

No Brasil, a dispensa do práctico nas manobras de atracação e desatracação nas ZP está normatizada pela DPC na NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 4-1), no item 0404, alínea “c”:

c) As seguintes embarcações estão dispensadas do Serviço de Praticagem:

- 1) As classificadas, exclusivamente, para operar na navegação interior e que arvoem bandeira brasileira;
- 2) As de bandeira brasileira com AB até 2000, de qualquer tipo;
- 3) As de bandeira estrangeira com AB até 2000, desde que atendam aos seguintes requisitos: (a) Sejam contratadas por empresa brasileira que tenha sua sede e administração no país; e b) Sejam comandadas por marítimo brasileiro.
- 4) As empregadas em navegação de apoio marítimo, conforme definido no art. 3º Inciso I, alínea c) do RLESTA, com AB até 3000, desde que atendam aos seguintes requisitos: (a) Sejam de bandeira brasileira. Se de bandeira estrangeira, desde que contratadas por empresa brasileira que tenha a sua sede e administração no País e

comandadas por marítimos brasileiros; (b) Possuam equipamento auxiliar de manobra, tais como: “bowthruster”, “sternthruster”, propulsão azimutal ou similares; (c) Possuam DGPS; e (d) Estar com o AIS ativo. 5) As empregadas em navegação de apoio marítimo, conforme definido no art. 3º Inciso I, alínea c) do RLESTA, com AB maior que 3000 e menor ou igual a 5000, desde que atendam aos requisitos listados no inciso 4) e que constem nominalmente em Portaria do Diretor de Portos e Costas, especificando o Porto ou terminal de uso privativo (TUP) válido para essa concessão.

A dispensa do práctico a bordo das embarcações para realizar as manobras náuticas, precipuamente de atracação e desatracação é regulamentada pela Autoridade Marítima Nacional, isto é, pela Diretoria de Portos e Costas na pessoa do seu diretor que é um Oficial General no posto de Vice-Almirante do corpo da armada da Marinha do Brasil.

## 3 A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Para exercer a atividade de praticagem faz-se necessária a qualificação do práctico que é um dos pontos do estudo deste artigo. Tal qualificação é de fundamental importância para que haja o aperfeiçoamento da referida atividade, tendo em vista que o estudo pormenorizado realizado durante os períodos de qualificação desse profissional sobre as peculiaridades da Zona de Praticagem (ZP), onde atuará, é imprescindível para propiciar uma atuação de qualidade no assessoramento aos comandantes de embarcação, a fim de garantir: a segurança da navegação, a salvaguarda da vida humana, a prevenção da poluição hídrica e o patrimônio (navio e carga) do armador ou do proprietário, executando com destreza as manobras náuticas e marinheiras para a atracação ou desatracação da embarcação com total segurança. Além disso, a qualificação do práctico é de suma importância para prestar o assessoramento adequado aos comandantes de embarcação.

### 3.1 DO INGRESSO NA PROFISSÃO DE PRÁTICO

Para ingressar na profissão de práctico faz-se necessário a aprovação em concurso público de provas e títulos, composto por várias etapas, cujo edital é elaborado pela Diretoria de Portos e Costas (DPC), Autoridade Marítima Nacional. As provas serão aplicadas pelas Autoridades Marítimas Locais na área de jurisdição das Capitânicas dos Portos (CP) nas respectivas ZP, com periodicidade sazonal de acordo com as necessidades de cada ZP. Inicialmente, o candidato é submetido ao processo seletivo à categoria

**O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO***Roseno Alves de Alcântara*

de praticante de prático, nos termos do item 0201 da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-1). Por oportuno, é importante salientar que o representante da autoridade marítima nacional positivou no item 0201, alínea "c", da NORMAM-12/DPC (2011), a situação jurídica desses profissionais:

c) O Praticante de Prático e o Prático não são militares ou servidores/empregados públicos, assim como não exercem função pública. O Processo Seletivo, portanto, não se destina ao provimento de cargo ou emprego público, não sendo o concurso público de que trata o Art. 37, II, da Constituição Federal. Ademais, é um Processo Seletivo reservado ao preenchimento, tão somente, do número de vagas previsto no seu Edital, o qual poderá incluir as eventuais vagas mencionadas na alínea b) do item 0203. (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-1)

Caso o candidato seja aprovado e classificado, iniciará o programa de qualificação como praticante de prático na ZP para qual prestou o concurso. Cada praticante de prático realizará individualmente um estágio de modo adequado, em conformidade com o estabelecido na NORMAM-12/DPC. Durante o estágio serão realizadas atividades que possibilitem o monitoramento do treinamento e do desempenho do praticante de prático, cujo principal objetivo é de aprimoramento da qualidade e da eficiência dos serviços de praticagem.

Aqueles que tiverem interesse em participar do processo seletivo à categoria de praticante de prático devem obrigatoriamente preencher todos os requisitos previstos no item 0202 da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-1):

0202 - REQUISITOS PARA PARTICIPAR DO PROCESSO SELETIVO - 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 a 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 (NORMAM-03/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 j) Cumprir as normas e instruções estabelecidas para o Processo Seletivo.

Em consonância com o previsto no item 0203, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-1), o edital do concurso estabelecerá a quantidade de vagas por ZP atendendo as necessidades apresentadas à DPC pelas Autoridades Marítimas Locais que possuem porto organizado ou terminal de carga, por exemplo, a ZP-5 que é responsável em operar o porto organizado do Mucuripe em Fortaleza-CE e o Terminal Portuário do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante-CE.

O processo seletivo para o concurso de admissão como praticante de prático será constituído de quatro etapas, de acordo com o estabelecido no item 0206 da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-2). A primeira etapa - prova escrita - consiste numa prova de conhecimentos técnicos específicos versando sobre os mais variados ramos das Ciências Náuticas e terá caráter tanto eliminatório como classificatório. A segunda etapa - consiste na apresentação de documentos, seleção psicofísica e Teste de Suficiência Física (TSF) - no qual o candidato, além de estar com o estado de saúde em perfeitas condições, deverá demonstrar sua higidez física para exercer a profissão obtendo aprovação no TSF, esta etapa tem apenas caráter eliminatório. A terceira etapa - prova de títulos - consiste na apresentação de títulos que comprovem habilitação e experiência profissional em Ciências Náuticas e tem apenas caráter classificatório. Por fim, a quarta etapa - prova prático-oral - consiste na realização somente pelos candidatos não eliminados na segunda etapa do processo seletivo de prova prático-oral englobando os assuntos sobre manobrabilidade do navio, arte naval, navegação em águas restritas, legislação e regulamentação, meteorologia e oceanografia e comunicações, conforme disposto no Anexo 2-A da NORMAM-12/DPC. Cabe salientar que o idioma a ser usado na realização da prova prático-oral será o inglês. Esta etapa tem caráter tanto eliminatório como classificatório.

Em arremate, uma vez vencidas as quatro etapas do processo seletivo, os candidatos aprovados serão classificados de acordo com as vagas estabelecidas no edital do concurso. O resultado final do concurso será oficializado e divulgado, no Diário Oficial da União (DOU) e na página da DPC da intranet, do edital de homologação do resultado final do processo seletivo, nos termos do item 0219 da NORMAM-12/DPC (MARINHA

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ACESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Roseno Alves de Alcântara

DO BRASIL, 2011, 2-8). Os candidatos aprovados e classificados serão convocados para receberem o certificado de habilitação de praticante de prático, conforme modelo do Anexo 2-C, da NORMAM-12/DPC, dando início ao estágio de qualificação. Após habilitados, darão início carreiras, optando por uma das formas legais de exercer a profissão de prático.

### 3.1.1 Da organização da praticagem

Reitera-se que o serviço de praticagem é um composto de prático, lancha de prático e da atalaia. Tal composição será organizada por Estado ou Região, tendo em vista às peculiaridades locais, sobretudo considerando a movimentação de embarcações, a localização do porto ou do terminal portuário entre outros aspectos relevantes à segurança da navegação.

Contudo, cabe frisar que os práticos podem exercer suas atividades de forma individual, bem como reunidos em associações ou empresas, conforme previsão legal contida no artigo 13, da LESTA: “O serviço de praticagem será executado por práticos devidamente habilitados, individualmente, organizados em associações ou contratados por empresas.” (BRASIL, 1997). O texto legal é regulamentado no item 0225, alínea “b”, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-12):

#### 0225 – ORGANIZAÇÃO

[...]

b) Os Práticos poderão atuar dos seguintes modos: 1) Individualmente - O Prático que assim optar deverá cumprir todas as exigências previstas para o Serviço de Praticagem. 2) Sociedade Econômica Simples ou Empresária - Nesta forma de atuação os práticos atuarão em sociedade, prestando exclusivamente os Serviços de Praticagem, configurando-se como sociedade simples, sendo o contrato social inscrito no Registro Civil das Pessoas Jurídicas. Poderão ainda atuar como sociedade empresária, constituindo-se segundo um dos tipos societários regulados no Código Civil, tendo seus atos constitutivos inscritos na Junta Comercial. 3) Contratado por Empresa de Praticagem - O Prático poderá ser contratado por sociedade econômica simples ou empresária, consoante a legislação trabalhista. [...]

Ainda tomando como exemplo a praticagem do Ceará, engloba o porto do Mucuripe em Fortaleza-CE e o Terminal Portuário do Pecém, no município de São Gonçalo do Amarante-CE. A ZP-5 é controlada pela sociedade empresarial Ceará Marine Pilots e o seu quadro societário é formado, atualmente, por 13 práticos, número suficiente para garantir a operação ininterrupta do Serviço de Praticagem local.

### 3.2 DA ACESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE

De acordo com a simples leitura do artigo 12, da LESTA e das definições doutrinárias sobre o serviço de praticagem abordadas anteriormente, podemos concluir que o prático é o profissional com habilitação específica que tem por natureza jurídica, única e exclusiva, de assessoramento ao comandante durante as manobras náuticas e marinheiras necessárias à atracação e desatracação segura do navio em águas restritas.

Sobre o assunto leciona Pimenta (2007, p. 128):

[...] O prático presta serviço de assessoramento, enquanto o comandante é o responsável pelas condições de segurança do navio, extensivas à carga, aos tripulantes e às demais pessoas de bordo, incluindo obviamente o prático. Portanto, a lei atribui ao comandante responsabilidade não só pela segurança da embarcação, mas também sobre o serviço prestado pelo prático [...].

Portanto, o comando do navio mesmo com a estada do prático a bordo continua sob a responsabilidade do comandante, cabendo ao prático sugerir as manobras adequadas para que o navio chegue ao seu destino final com total segurança. Além disso, é importante salientar que mesmo o prático estando a bordo da embarcação não desobriga o comandante e nem sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação e de seus tripulantes, devendo as ações do prático serem permanentemente monitoradas, nos termos do item 0230, alínea “a”, da NORMAM-12/DPC (MARINHA DO BRASIL, 2011, 2-16).

Por fim, para que o prático possa efetivamente exercer a atividade de praticagem prestando uma assessoria de qualidade ao comandante da embarcação é mandatário que a qualificação do praticante de prático, futuro prático, seja acompanhada e executada na presença de um prático monitor (designado por portaria da Autoridade Marítima Local) durante todo o período de qualificação na ZP, na qual atuará. Ademais, cabe enfatizar que na fase de qualificação, o praticante de prático acompanhará e executará as manobras a bordo das embarcações sempre na companhia do prático monitor, em hipótese alguma sozinho.

## 4 CONCLUSÃO

Em arremate final, observou-se que a legislação, a doutrina e as normas que tratam sobre o serviço de praticagem e a qualificação dos práticos no Brasil é bastante restrita e grande parte dos operadores do direito as desconhecem. Por isso, faz-se necessário

## O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO

Roseno Alves de Alcântara

que a atividade de praticagem no Brasil seja mais divulgada no meio acadêmico.

É importante enfatizar que, no Brasil, a contratação dos serviços de praticagem pelos navios mercantes tem caráter obrigatório para as manobras de atracação e desatracação quando da entrada e da saída dos portos brasileiros.

Também, foi possível constatar que a atividade de praticagem é uma atividade privada de interesse público e possui deveres para com a administração pública, pois se trata de um serviço essencial e ininterrupto, logo os práticos respondem administrativamente quando do descumprimento dos preceitos estabelecidos em lei ou nas Normas da Autoridade Marítima (NORMAM) que regulam essa atividade.

Ficou evidente que a regulação do serviço de praticagem no Direito Marítimo apresenta natureza bifronte, consignando as vertentes de direito público e privado. Na esfera pública, a praticagem está consubstanciada em serviço de interesse público, em regime de gestão indireta. Entretanto, as relações entre o prático e o armador se submetem ao direito privado.

Ademais, salienta-se que o comando do navio mesmo com a estada do prático a bordo continua sob a responsabilidade do comandante, cabendo ao prático sugerir as manobras adequadas para que o navio chegue ao seu destino final com total segurança. Ademais, ressalta-se que mesmo o prático estando embarcado não desobriga o comandante e nem sua tripulação dos seus deveres e obrigações para com a segurança da embarcação e de seus tripulantes.

A natureza jurídica do serviço de praticagem é de assessoramento ao comandante do navio. Logo, afirma-se que a posição do prático é de assessor ou de auxiliar técnico do comandante para realizar as manobras com a embarcação em águas restritas.

Por fim, podemos afirmar que a assessoria prestada pelo prático aos comandantes de embarcações por ocasião de manobras náuticas e de navegação no interior da Zona de Praticagem (ZP) é imprescindível, pois a presença do prático a bordo, além de emprestar ao comandante conhecimentos técnicos específicos dos serviços de praticagem da ZP, na qual está devidamente habilitado, contribui significativamente à segurança da navegação, à salvaguarda da vida humana, à preservação do meio ambiente e à proteção do patrimônio público e privado. Além do mais, no Brasil, embora a atividade de praticagem esteja positivada em normas legal e infralegal, faz-se necessário que o tema mereça uma atenção maior por parte do legislador e da Autoridade Marítima, a fim de suprir as lacunas existentes na lei vigente e nas normas que regulam a atividade de praticagem objetivando garantir segurança jurídica para os agentes marítimos diretamente envolvidos na referida atividade.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. **Lei nº 556, de 25 de junho de 1850**. Código Comercial. Brasília, DF: Presidência da República, [1850]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/LIM/LIM556compilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LIM/LIM556compilado.htm). Acesso em: 03 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954**. Dispõe sobre o Tribunal Marítimo. Brasília, DF: Presidência da República, [1854]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L2180.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L2180.htm). Acesso em: 03 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. [Constituição (1998)]. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Presidência da República, [2020]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Brasília, DF: Presidência da República, [1997]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9537.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9537.htm). Acesso em: 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. **Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998**. Regulamenta a Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997, que dispõe sobre a Segurança do Tráfego Aquaviário em águas sob jurisdição nacional. Brasília, DF: Presidência da República, [1998]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d2596.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d2596.htm). Acesso em: 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima para tráfego e permanência de embarcações em águas jurisdicionais brasileiras: NORMAM-08/DPC**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2013. 191 p. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normas/normam08\\_0.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/normas/normam08_0.pdf). Acesso em: 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Normas da autoridade marítima para inquéritos administrativos sobre acidentes e fatos da navegação (IAFN) e para investigação de segurança dos acidentes e incidentes marítimos (ISAIM): NORMAM-09/DPC**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2003. 37 p. Disponível em: [https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM\\_%2009\\_%20MOD%207.pdf](https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM_%2009_%20MOD%207.pdf). Acesso em: 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima para o serviço de praticagem: NORMAM-12/DPC**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2011. 96 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-12-DPC%20-%20MOD%2021.pdf>. Acesso em 04 jul. 2020.

\_\_\_\_\_. Marinha do Brasil. **Normas da Autoridade Marítima para aquaviários: NORMAM-13/DPC**. Brasília, DF: Marinha do Brasil, 2003. 175 p. Disponível em: <https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www>.

**O SERVIÇO DE PRATICAGEM E A IMPORTÂNCIA DA ASSESSORIA DO PRÁTICO AO COMANDANTE DO NAVIO**

*Roseno Alves de Alcântara*

marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-13%20MOD34.  
VERS%C3%83O%20WORD%202.pdf. Acesso em: 04 jul.  
2020.

CASTRO JÚNIOR, Osvaldo Agripino de (Coord.). **Direito marítimo**: temas atuais. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

GIBERTONI, Carla A. Comitre. Teoria e prática do direito marítimo. 2 ed. rev. e atual. São Paulo: Renovar, 2005.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. **Curso de direito marítimo**: teoria geral. 4. ed. Barueri: Manole, 2013.

PIMENTA, Matusalém Gonçalves. **Responsabilidade Civil do Prático**. Rio de Janeiro: Lúmen Juris, 2007.