



O Prático

Formação e Missão

A **praticagem** (no Brasil) e **pilotagem** (em Portugal) é 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 realizada em trechos da costa, baías, portos, estuários de rios, lagos, terminais e canais onde há tráfego de navios. Sua finalidade é garantir a segurança da navegação, a preservação do meio ambiente e das instalações e acessos portuários, e maximizar a eficiência do tráfego de embarcações nos portos.

O Serviço de Praticagem engloba uma estrutura de apoio em terra que funciona de forma ininterrupta nos 365 dias do ano, composta de uma estação de controle e monitoramento do tráfego (chamada “Atalaia”), operadores de rádio e estrutura para a manutenção de lanchas especialmente adaptadas para possibilitar o embarque e o desembarque nos navios de forma segura.

O **prático** (no Brasil) ou **piloto** (em Portugal) é um profissional habilitado pela Marinha do Brasil e que possui o conhecimento das águas em que atua, com especial habilidade na condução de embarcações, devendo estar perfeitamente atualizado com dados sobre profundidade e geografia do local, o clima e as informações do tráfego de embarcações. É também o responsável pelo controle e direcionamento dos rumos de uma embarcação próxima à costa, ou em águas interiores desconhecidas do seu comandante.

A praticagem das principais nações marítimas organiza-se de forma semelhante com base nas convenções internacionais, ratificadas por cada país.

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

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

No Brasil, os Práticos podem optar por trabalhar reunidos em associações ou empresas de praticagem, ou de forma autônoma (menos comum). Práticos não são militares ou funcionários públicos. Eles trabalham de forma autônoma, sem vínculo empregatício com os seus tomadores de serviço, que são os armadores, ou seja, os donos ou operadores dos navios.

Praticante de Prático - é a certificação que recebe o candidato que, uma vez aprovado em um processo seletivo, passa por um período de estágio durante o qual adquire experiência e conhecimentos técnicos de navegação e de manobra de navios, e aprende sobre as particularidades locais, as correntes e variações de marés, os ventos reinantes e os perigos submersos.

Sob a supervisão de Práticos experientes, o Praticante de Prático cumpre um programa de qualificação que inclui o acompanhamento e a execução de fainas de praticagem nos diferentes canais e terminais de uma determinada área portuária. Aprende, ainda, a coordenar a ação conjugada dos rebocadores e a empregar todos os recursos tecnológicos disponíveis para a atividade.

HISTÓRIA DA PRATICAGEM NO BRASIL

O primeiro registro oficial da atividade de praticagem tem cerca de quatro mil anos. O Código de Hamurabi legislava sobre os deveres dos Práticos, os seus ganhos e penalidades por eventuais insucessos na condução das embarcações. Veja abaixo a ordem cronológica da Praticagem no Brasil.

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.

Foram implantados os primeiros Serviços de Praticagem organizados no Brasil, que apresentavam características que são preservadas até os dias atuais.

Foi definida nítida vinculação dos Serviços de Praticagem com a livre circulação de mercadorias, através da Segurança da Navegação em águas restritas. Decorrente da necessidade gerada pela Abertura dos Portos, outorgada por Carta Régia de 28 de janeiro de 1808, foi reconhecida a demanda de "Pilotos Práticos desta Barra, capazes e com suficientes conhecimentos, que possam merecer a confiança dos Comandantes ou Mestres das embarcações que entrarem ou saírem deste Porto".

1889 - Instituído Decreto que definia uma concepção abrangente e detalhada dos Serviços de Praticagem. Justifica a emissão deste Decreto, a importância dedicada ao assunto pelo Governo provisório, confirmando os pressupostos do Decreto de 1808, a vinculação da livre circulação das mercadorias com a competência do Estado para garantir a Segurança da Navegação em águas restritas, através da contribuição imprescindível dos serviços de Praticagem. É esta perspectiva que valoriza, nos seus devidos contornos, a vinculação dos Serviços de Praticagem com a Autoridade Marítima.

1926- Aprovado Decreto que reforça 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.

1940 - Um novo Regulamento para as Capitania dos Portos inclui toda a regulamentação dos Serviços de Praticagem, ao mesmo tempo em que 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 Capitanias dos Portos.

1959 - Fica evidente a preocupação da Autoridade Marítima em dotar as Entidades de Praticagem com os recursos suficientes para que os Serviços de Praticagem fossem executados segundo parâmetros e desempenho que atendessem às necessidades da Segurança da Navegação.

1961 - Os Serviços de Praticagem passam a ser definidos no sentido estrito de ser 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 infra-estruturas de Praticagem.

1986 - 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 a 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".

1991 - Na vigência da autogestão dos Práticos, a Autoridade Marítima deixou de participar na administração das entidades de Praticagem. Este posicionamento da Autoridade Marítima não resultou em solução de continuidade para a infra-estrutura dos Serviços de Praticagem, cuja gestão desde 1959, vem sendo exercida exclusivamente pelos Práticos, sem que tenha sido regulamentada.

1997 – LESTA - 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.

1998 – RLESTA - Regulamenta a LESTA: No capítulo referente ao Serviço de Praticagem define a sua constituição, englobando o Prático, a lancha de prático e a atalaia. A remuneração do serviço abrange o emprego desses três elementos, devendo o preço ser livremente negociado entre as partes interessadas, seja para conjunto ou para cada elemento separadamente; na inexistência de acordo, a Autoridade Marítima fixará o preço, garantindo-se a disponibilidade da prestação do serviço.

2000 - 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.

ASPECTOS DO SERVIÇO DE PRATICAGEM

O Praticante de Prático é um aquaviário do grupo de Práticos, conforme estabelecido no Regulamento da Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário em Águas sob Jurisdição Nacional, aprovado pelo Decreto n 2596, de 18 de maio de 1998 – RLESTA. O acesso à categoria de Praticante de Prático é possível exclusivamente por meio de Processo Seletivo.

O Praticante de Prático somente habilita-se como Prático se concluir, com avaliação satisfatória, um programa de treinamento denominado Programa de Qualificação do Praticante de Prático, com duração mínima de 12 e máxima de 15 meses, e se for aprovado no Exame de Habilitação para Prático.

O Praticante de Prático e o Prático não são militares ou servidores/empregados públicos, assim como não exercem função pública. O Processo Seletivo à Categoria de Praticante de Prático, 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 eventuais vagas.

O QUE É NECESSÁRIO PARA SER UM PRÁTICO

Para tornar-se Prático, é necessário ser aprovado no Processo Seletivo para Praticantes de Prático (PSP). Uma vez aprovado, o Praticante de Prático passa por um programa de qualificação que tem de 12 a 15 meses de duração, antes de tornar-se Prático. O programa de qualificação é cumprido especificamente na Zona de Praticagem (ZP) para a qual o candidato foi distribuído ao final do processo seletivo.

REQUISITOS PARA PARTICIPAR DO PROCESSO SELETIVO

O interessado deve ser brasileiro (ambos os sexos), com idade mínima de 18 anos completos, possuir curso de graduação (nível superior: bacharelado, tecnologia ou licenciatura) oficialmente reconhecido, ser aquaviário da seção de convés ou de máquinas e de nível igual ou superior a quatro, Prático ou Praticante de Prático ou, pertencer ao grupo de amadores, no mínimo na categoria de Mestre-Amador, até a data de encerramento das inscrições (26 de novembro de 2012), inclusive conforme a correspondência com as categorias profissionais estabelecidas 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); Não ser militar reformado por incapacidade definitiva ou civil aposentado por invalidez.

ETAPAS DO PROCESSO SELETIVO

O Processo Seletivo é constituído das seguintes etapas:

- 1ª Etapa - Prova escrita;
- 2ª Etapa - Apresentação de documentos, seleção psicofísica e teste de suficiência física;
- 3ª Etapa - Prova de títulos; e
- 4ª Etapa - Prova prático-oral.

A prova será objetiva versará, exclusivamente, sobre os assuntos listados no Conteúdo Programático do informado no Edital. A prova poderá, ainda, ter textos e questões redigidos em

português e/ou inglês, considerando que o conhecimento da língua inglesa é imprescindível para a prestação de serviços de praticagem.

DA PROVA PRÁTICO-ORAL - 4ª ETAPA

A prova prático-oral terá caráter eliminatório e classificatório e somente os candidatos não eliminados na 2ª Etapa do Processo Seletivo serão convocados para realizar a prova

DA APRESENTAÇÃO DE TÍTULOS

Serão pontuados os seguintes quesitos:

- a) O tempo de embarque efetivo do candidato em embarcações como aquaviário dos grupos de marítimos, fluviários e pescadores e/ou como militar ou ex-militar da Marinha do Brasil;
- b) Categoria de aquaviários e posto ou graduação de militares e ex-militares da Marinha do Brasil, conforme a tabela do inciso b) do subitem 17.4; e
- c) O tempo de exercício de comando de embarcações enquanto aquaviário da seção de convés de nível de equivalência igual ou superior a seis (6) e/ou por militares ou ex- militares da Marinha do Brasil; ou o tempo de prestação de serviços de praticagem como Prático.

A prova será aplicada no Centro de Simuladores do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (CIAGA), localizado no Rio de Janeiro - RJ. Caso necessário, poderá ser realizada em outros simuladores similares, de entidades públicas ou privadas, assim como em embarcação (ões) ou, em último caso, em instalações outras preparadas para tal fim. A prova será gravada em áudio e vídeo.

Importante lembrar que o processo seletivo para Praticantes de Prático não é considerado concurso público, pois não tem como finalidade o provimento de cargos ou empregos na esfera da administração pública. O Prático, portanto, não é militar ou funcionário público. Ele trabalha de forma autônoma, sem vínculo empregatício com os seus tomadores de serviço, que são os armadores, ou seja os donos ou operadores dos navios.

IMPORTANTE SABER

01 - Qual é o salário de um Prático? Como os Práticos não são funcionários públicos, militares, servidores ou empregados de empresas de navegação, eles não recebem salários. Sendo profissionais autônomos, os preços dos serviços de praticagem são negociados diretamente entre os Práticos e os tomadores de serviço, que são os Armadores (donos ou representantes dos navios). A remuneração de um Prático, portanto, varia de porto para porto em função de diversos fatores, dentre eles o movimento e o porte dos navios que frequentam um determinado porto, as sazonalidades do tráfego marítimo, os contratos negociados e os custos inerentes à atividade. Em geral, pode-se dizer que os Práticos são profissionais muito bem remunerados.

02 - O que é uma Zona de Praticagem (ZP)? O litoral brasileiro é dividido em diversas Zonas de Praticagens (ZP). Cada profissional pode ser prático de apenas uma ZP. Cada ZP possui um número mínimo e um número máximo de Práticos em atividade, os quais são estabelecidos pela Autoridade Marítima, que é exercida pela DPC (Diretoria de Portos e Costas, órgão da Marinha do Brasil). Periodicamente, a DPC lança edital instaurando processo seletivo para Praticantes de Prático (PSPP), visando manter o número ideal de Práticos habilitados em cada ZP.

03 - Não tenho formação, experiência ou contatos na área marítima. Ainda assim, posso ser Prático? Quais são as chances de eu ser aprovado neste Processo Seletivo? Sim, você pode ser Prático. Diversas pessoas que foram aprovadas nos últimos processos seletivos não tinham qualquer experiência prévia ou formação náutica (literalmente “partiram do zero”). Casos de sucesso na profissão incluem advogados, engenheiros, professores, funcionários públicos, etc. De acordo com as regras em vigor, basta habilitar-se como Mestre-Amador até a data de encerramento das inscrições. O candidato que não for profissional das ciências náuticas pode facilmente obter esta habilitação durante a sua preparação para a primeira etapa do PSPP. Para tal, basta inscrever-se nas Capitânicas dos Portos e realizar uma prova simples que acontece várias vezes ao ano (às vezes mais de uma por mês). O Curso H dispõe de um módulo *online* específico que prepara para as provas de Mestre-Amador e Capitão-Amador os candidatos que não possuem qualquer formação na área marítima, e que serve também como uma introdução a diversos assuntos importantes para o PSPP. As chances de sucesso serão proporcionais ao seu esforço. É perfeitamente possível passar na prova, desde que você se dedique o suficiente.

04 - É necessário possuir as habilitações de Mestre-Amador e Capitão-Amador para se tornar Prático? A NORMAM-12 especifica que o candidato deve, no mínimo, pertencer ao “Grupo de Amadores na categoria de Mestre-Amador”. Entretanto, devido à crescente dificuldade de tal concurso, ao elevado nível técnico necessário ao exercício da profissão de Prático e à procura cada vez maior por parte de candidatos oriundos de atividades sem nenhuma relação com o mar, aventa-se a hipótese de que, para os próximos processos seletivos, já seja exigida a habilitação de Capitão-Amador.

05 - Quando haverá novo Processo Seletivo para Praticantes de Prático (PSPP)? Não há uma data específica ou regular para este concurso. No entanto, de acordo com os últimos Editais de convocação para o concurso do PSPP, estima-se uma periodicidade média de dois anos entre processos seletivos. Entretanto, para aqueles que almejam chegar bem preparados no próximo PSPP, esta pergunta não deve ser importante. Não espere sair o Edital para começar a estudar, pois poderá ser tarde demais. Então, se este for o seu caso, sugerimos o seguinte: 1) inicie imediatamente uma preparação de longo prazo; 2) planeje seu estudo, estabeleça metas diárias e semanais, e cumpra o que planejou; e 3) intensifique a carga de estudos na medida em que o próximo processo seletivo se acercar.

06 - Quando devo iniciar minha preparação para a 4ª etapa (prova prático-oral) do Processo Seletivo para Praticantes de Prático (PSPP)? Sugerimos que os candidatos apenas iniciem a preparação para a prova prático-oral (PPO) após terem sido aprovados na 1ª etapa do PSPP (prova escrita). Nossa experiência nos permite afirmar que, entre a 1ª e 4ª etapas, haverá tempo suficiente para realizar uma preparação completa para a PPO. Inicialmente, é importante focar a preparação para a prova escrita!

Fonte informativa: Wikipédia

Pesquisa: Núcleo de Concurso do SENA PRÉ-MILITAR



www.cursosena.com.br

www.brasilpremilitar.com.br/apostilas