

Serviço de Praticagem – Quem é o cliente?

Bom dia a todos

Antes de começar minha apresentação gostaria de agradecer à Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo e a Corporación Uruguay de Prácticos del Río Uruguay, Río de la Plata y Litoral Marítimo Oceânico, organizadores deste evento, pelo convite e cumprimentá-los pela iniciativa de realizar um congresso dessa magnitude. Eu espero que este exemplo bem sucedido sirva como inspiração para os representantes dos demais países latino-americanos aqui presentes e possamos repetir esta experiência nos próximos anos.

O título da minha palestra é : Serviço de Praticagem – Quem é o cliente?

Meu objetivo é apresentar, através de um resumo da evolução histórica da atividade, a função social do serviço de praticagem nos tempos atuais e sua vinculação hoje inseparável com o interesse público.

Os primeiros registros conhecidos sobre a atividade de praticagem datam de 1750 AC e são encontrados no código de Hamurabi. O conjunto de leis mais antigo de que se tem notícia.

Isto não quer dizer que antes desta data não houvesse práticos em atividade na antiga Babilônia ou em outra região. Significa, apenas, que já nesta época o Estado considerou importante algum tipo de regulamentação da atividade.

A razão para este interesse é óbvia e persiste como o motivo original para a existência desta profissão tão pouco conhecida fora do meio marítimo:

A necessidade de permitir o acesso seguro de embarcações aos portos de cada nação e dessa forma viabilizar o comércio marítimo e a circulação de mercadorias.

O texto do “Regimento para os pilotos práticos da barra do porto desta Cidade do Rio de Janeiro”, primeiro regulamento de praticagem do Brasil, promulgado pelo Imperador D.João VI em 1808 ilustra bem este aspecto quando expressa a necessidade de *“pilotos práticos desta Barra, capazes, e com os suficientes conhecimentos, que possam merecer a confiança dos Comandantes ou Mestres das embarcações, que entrarem, ou saírem deste porto”*.

Textos legais estabelecendo serviços de praticagem em diversos países registram visão semelhante.

Assim, desde esta época e ainda por muitos séculos a seguir as legislações se limitaram a garantir a disponibilidade de práticos com qualificação adequada às embarcações e seus comandantes.

O foco do serviço era tornar o portosmo parte do to atraente como o rmador e sue c
to fiquei em d voce fortaleza eu tenho que olhar na agenda para lembrar o dia e acessível ao tráfego marítimo. A preocupação com a segurança da navegação, aspecto central da atividade, concentrava-se basicamente no navio e a decisão de contratar o prático dependia apenas do comandante que funcionava como único cliente ou usuário do serviço, criado e mantido em função de sua necessidade.

Ao longo do tempo o crescimento dos portos e dos navios, o desenvolvimento do comércio internacional provocando o aumento do fluxo marítimo e o conseqüente congestionamento das vias de acesso fez com que a visão sobre a real importância da praticagem fosse alterado.

As conseqüências de um acidente de navegação, às vezes de pouca gravidade para um navio, como um encalhe temporário numa via de

acesso poderia significar a interrupção da atividade de um porto por períodos prolongados com graves prejuízos. Da mesma forma uma colisão do navio com uma estrutura portuária poderia danificá-la de tal forma que a recuperação levaria meses com custos altíssimos para a reativação, além da perda de receita durante o tempo de inatividade.

A agilidade na movimentação das embarcações que depende do correto ajuste entre porte e calado dos navios e as condições meteorológicas e alturas de maré passa a ser fundamental para a otimização dos portos.

Mesmo com este novo enfoque, o aspecto central continuava sendo garantir a livre circulação de mercadorias. O foco da atuação do práctico, porém, é alterado e o grupo de clientes ou usuários até então restrito aos navios se amplia e apresentam-se como novos clientes principais o porto, o Estado e a própria sociedade.

Esta mudança ocorreu em tempos variados mas atingiu quase a totalidade das nações marítimas.

Como consequência as normas legais também mudaram de forma a atender à nova necessidade voltada mais para a proteção dos meios de acesso aos portos, das instalações portuárias e seus equipamentos que a proteção dos próprios navios.

O práctico continua sendo considerado do ponto de vista legal como assessor do Comandante na navegação e nas manobras no porto, porém vem desta nova mentalidade a imposição da praticagem obrigatória que faz do práctico um representante direto do interesse público.

Estas novidades indicam a mudança de curso na regulamentação do sistema. A atividade que já era vinculada com o interesse público torna-se um ramo direto da ação do Estado, sendo comum neste período a existência de serviços de praticagem nos quais os profissionais são funcionários públicos.

Mais recentemente, a preocupação com a preservação ambiental escalou a linha de prioridades da sociedade e conseqüentemente dos governos.

Toda a atividade de navegação ou portuária é potencialmente danosa ao meio ambiente, especialmente ao meio ambiente marinho. Assim a atenção das nações com os projetos de desenvolvimento nesta área e a fiscalização dessas atividades tornou-se mais intensa.

É sabido que os danos ambientais são de difícil ou impossível reparação, assim, os princípios da precaução e da prevenção devem ser sempre respeitados nas atividades que ofereçam risco ao meio ambiente. O exercício profissional do prático se ajusta perfeitamente a estes princípios e como efeito as legislações de praticagem em diversos países foram ajustadas de forma a incluir este novo enfoque.

Paralelamente, a partir do final da década de 70, grandes mudanças ocorrem na organização econômica mundial, sob a influência do pensamento neoliberal.

Os argumentos a favor da privatização de diversas atividades até então sob responsabilidade do poder público são vitoriosos na grande maioria dos países e estas mudanças interferem diretamente na organização da praticagem.

As características do serviço de praticagem são trazidas à discussão: o número limitado de profissionais, o sistema de organização fortemente vinculado ao interesse público e frequentemente gerido pelo Estado, o caráter não comercial do serviço e a conseqüente incompatibilidade com o modelo de exploração liberal e a impossibilidade legal da imposição de concorrência, ou seja, características aparentemente opostas ao ideário neoliberal.

Como conseqüência, normas legais relativas ao serviço de praticagem em diversos países foram alteradas ao longo das

décadas de 80 e 90. Em sua grande maioria os países conservaram as condições principais que caracterizam o prático como representante do poder público numa atividade de segurança vinculada com a proteção ambiental, a defesa da vida e das comunidades onde seus serviços são executados. Mesmo quando exercendo suas atividade através de organizações privadas, que são a grande maioria atualmente, o serviço não é considerado de caráter comercial e assim sujeito às regras do mercado.

Poucos países adotaram naquele momento um modelo de praticagem comercial com a possibilidade de concorrência e independência do poder público, e destes, a maioria já retornou à forma de organização eleita pela grande maioria seja através de mudanças da legislação seja pela própria impossibilidade prática da manutenção de um sistema competitivo.

A discussão, porém ainda não está encerrada e na União Européia se discute a adoção ou não de uma diretiva que inclui a praticagem entre outros diversos segmentos das atividades de navegação e portuária considerados comerciais.

Pelas próprias características de sua atuação como representante do interesse público nacional, a elaboração das legislações de praticagem é prerrogativa dos países ou ainda mais exclusiva como ocorre nos Estados Unidos onde cada estado tem este direito. Assim não se pode falar em padrão internacional de praticagem.

No entanto algumas características comuns à grande maioria dos regulamentos de praticagem podem ser identificadas.

A Organização Marítima Internacional, após vários anos de discussão aprovou na 23^a Assembléia Geral, em dezembro de 2003, a Resolução A 960, que estabelece as recomendações para o treinamento, certificação e procedimentos operacionais para práticos. Estas recomendações congregam boa parte destas características comuns. As principais diferenças em relação à resolução anteriormente em vigor, a A 495 foram o reforço na importância do prático para a proteção do ambiente marinho e a vinculação das Autoridades de Praticagem com o governo nacional ou regional

As exigências de cada nação para o acesso, formação e treinamento dos práticos continuam crescendo, na mesma proporção do desenvolvimento das tecnologias naval e portuária.

Ao mesmo tempo a discussão sobre a função social do prático e a forma de sua atuação são processos contínuos

Numa visão atual o prático atua como parceiro do Comandante mas representa, diferentemente deste último que funciona como preposto do armador, a presença do poder público, ao longo da passagem e manobra do navio nas águas ou regiões que interessam ao Estado proteger.

Área de navegação internacional, o Báltico tem um tráfego de embarcações cada vez maior. Estas matérias mostram a preocupação de países bálticos com o risco iminente de um acidente grave e a dificuldade, apesar da recomendação da IMO neste sentido, de convencer os armadores a requisitarem prático. A mesma situação ocorre no Bósforo. A quem interessa efetivamente o embarque do prático e a redução do risco?

Não se trata somente da proteção do navio. Da mesma forma não se pretende apenas garantir a livre circulação de mercadorias ou as instalações portuárias, seus acessos e equipamentos. A preocupação central é com a preservação do patrimônio ambiental e com a vida humana.