



Serviço de Praticagem no Brasil

Apresentação à Comissão Nacional
de Assuntos de Praticagem

Brasília-DF, 21/02/2013

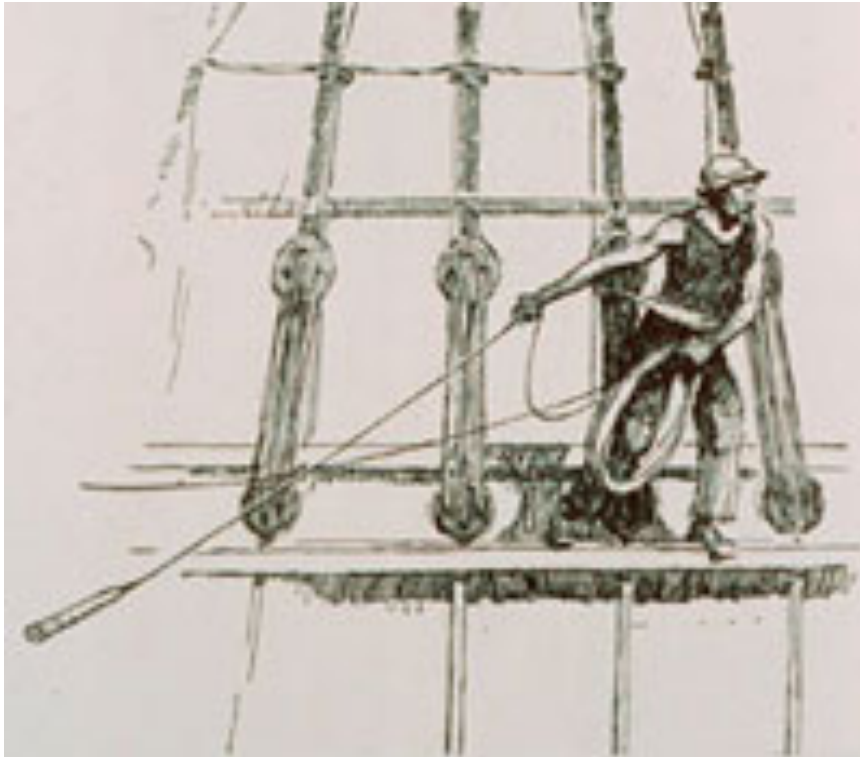












1889

- Vários Decretos Reguladores
- Associações de práticos controladas pela Marinha

1940

- Corporações de práticos intra-Marinha
- Administradas diretamente pelas Capitánias

1959

- Contestação institucional no final dos anos 50
- Presidente JK estabelece comissão interministerial: Ministérios da Justiça e Negócios Interiores, Marinha, Viação e Obras Públicas, Trabalho, Indústria e Comércio

1961

- Início da auto-gestão
- Corporações extintas, restituição do patrimônio às associações

1993

- Contestação do modelo institucional
- Lei dos Portos (Lei 8630/93)
- CADE ratifica o modelo

1997

- LESTA, RLESTA, NORMAM 12
- Protocolo de intenções
- Mudança de paradigmas na prestação de serviço



Paradigma mundial

- ✓ Uma única organização por região
- ✓ Práticos independentes de interesses comerciais
- ✓ Ausência de competição
- ✓ Escala única
- ✓ Regulamentação rígida
- ✓ Número limitado de práticos

Discussão sobre o Modelo

Consensualmente considerado eficaz

Relações comerciais entre tomadores e prestadores

Papel do Estado na Regulação Econômica

Preços do Serviço

Relação harmônica entre as partes

Receita adequada

Questões que aguardam solução

Representatividade do Armador Estrangeiro

Responsabilidade Financeira de Requisitantes

Política de proteção à cabotagem

- Mau uso dessa política

- Diferentes impactos nas Zonas de Praticagem

Formalização legal da Escala de Rodízio Única

- Evitar-se judicialização da questão

Regulação Governamental

Regulação Econômica:

Ótima alocação de recursos

Regulação Social:

Segurança

Saúde

Proteção Ambiental



Regulação Social

Interesse público na atividade

Sociedade como cliente do
Serviço de Praticagem

Representada pelo Estado Nacional

Essencialidade do Serviço

Resolução IMO A960/23

“...cada área de prática precisa de experiência altamente especializada e conhecimento local por parte do prático...”

“...altos padrões de serviços de prática já estabelecidos em muitos Estados nacionais e a necessidade de que estes padrões sejam mantidos...”

Comitê de Treinamento e Segurança para Navios (STW)

Todos os profissionais aquaviários embarcados
Prático único profissional aquaviário embarcado
não incluído neste

Conhecimento e prática de manobras em áreas
restritas não é exigido aos oficiais de náutica

Nem mesmo ao Comandante, preposto do
Armador







Aspectos Econômicos

Gera
Externalidades
Positivas



Reduz risco de
Externalidades
Negativas



Atividade Econômica de
Interesse Público



Segurança do Tráfego
Aquaviário

Externalidades Positivas



Ganhos de eficiência,
muitas vezes intangíveis





Externalidades Negativas







Limitações à competição

Custos de transação significativos:

- ✓ Racionalidade limitada
- ✓ Complexidade
- ✓ Incerteza
- ✓ Oportunismo
- ✓ Especificidade de Ativos

Limitações à competição

Especificidade de Ativos

Ativos especializados numa determinada transação económica

Ativos dificilmente conversíveis ou reaproveitáveis

Equipamentos produtivos

Competências e capacitação profissionais

Investimento em Especialização do Capital Humano



Ativos Humanos Específicos



Seleção Adversa

Queda de preços induzida pela competição

Diminuição da Qualidade dos Serviços

Prejuízo da Segurança da Navegação

Falha de Mercado

Demanda e Oferta

não se equilibram através de preços livres

Negociação

Intervenção

Negociação

Transações eficientes

Impasse dispendioso

Recusa a negociar: alterar as regras do jogo

Renda Econômica

Preço definido pela demanda

Renda Econômica =

Valor que o usuário se dispõe a pagar –

Valor mínimo necessário à aquisição serviço

Disputas e conflitos por Quase-Renda

Possibilidade de disputas e conflitos

Grande diferença entre valor do serviço para o tomador e seu custo operacional

“Hold-up”: suspensão ou ameaça de suspensão

Uma das partes que fez investimento em ativos específicos torna-se vulnerável a ameaças da outra parte de encerrar a relação.

Quase-Renda no serviço de prático

Quase-renda = Receitas do Serviço –
(Custos Operacionais + Custos de Oportunidade)

Quase-renda não é Renda Monopolista

Custo de oportunidade muito reduzido em função

Especificidade do ativo humano

É possível reduzir a remuneração do prático sem a sua retirada da atividade no curto prazo

Disputa pelo excedente

Especificidade das Zonas de Praticagem



Não há uso alternativo ao
aprendizado do Prático

Excedente (quase-renda) disputado pelo
contratante

Excedente é tanto maior quanto maior for a
demanda pelo serviço específico

Disputa pelo excedente

Valor Líquido resultante do serviço:

Não guarda relação com os seus custos operacionais

É determinado pela demanda!

Contratantes buscam se apropriar deste excedente:

Contratante com poder de mercado significativo

Obrigação legal do prático de prestar o serviço

Vulnerabilidade dos práticos às ameaças de *holdup*

Disputa pelo excedente

Conseqüências econômicas indesejadas:

- Falta de incentivo aos investimentos necessários

- Desperdício econômico por custos na tentativa de melhorar a posição de negociação

- Investimentos menos específicos para evitar vulnerabilidade às pressões por redução de preços

Vulnerabilidade à pressão por redução de preços

Remuneração tende a ser reduzida

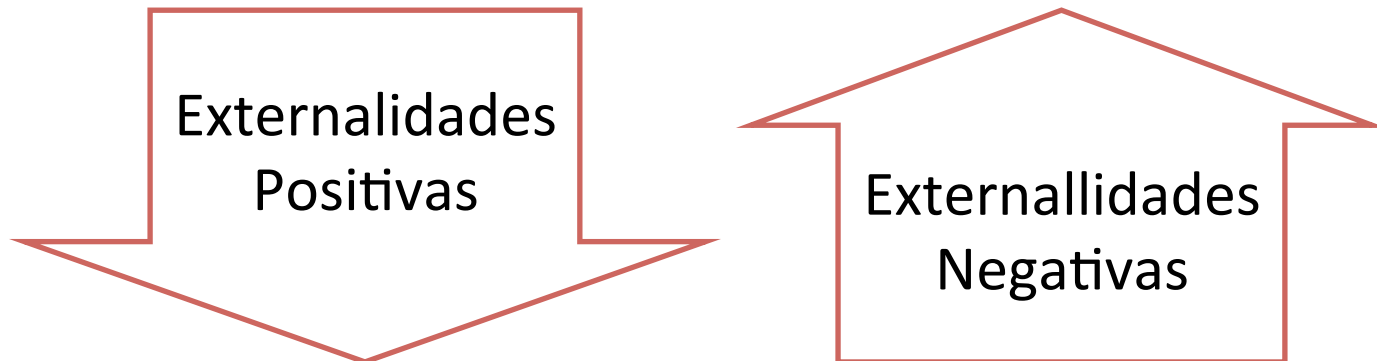


Serviço inadequado para o interesse da sociedade

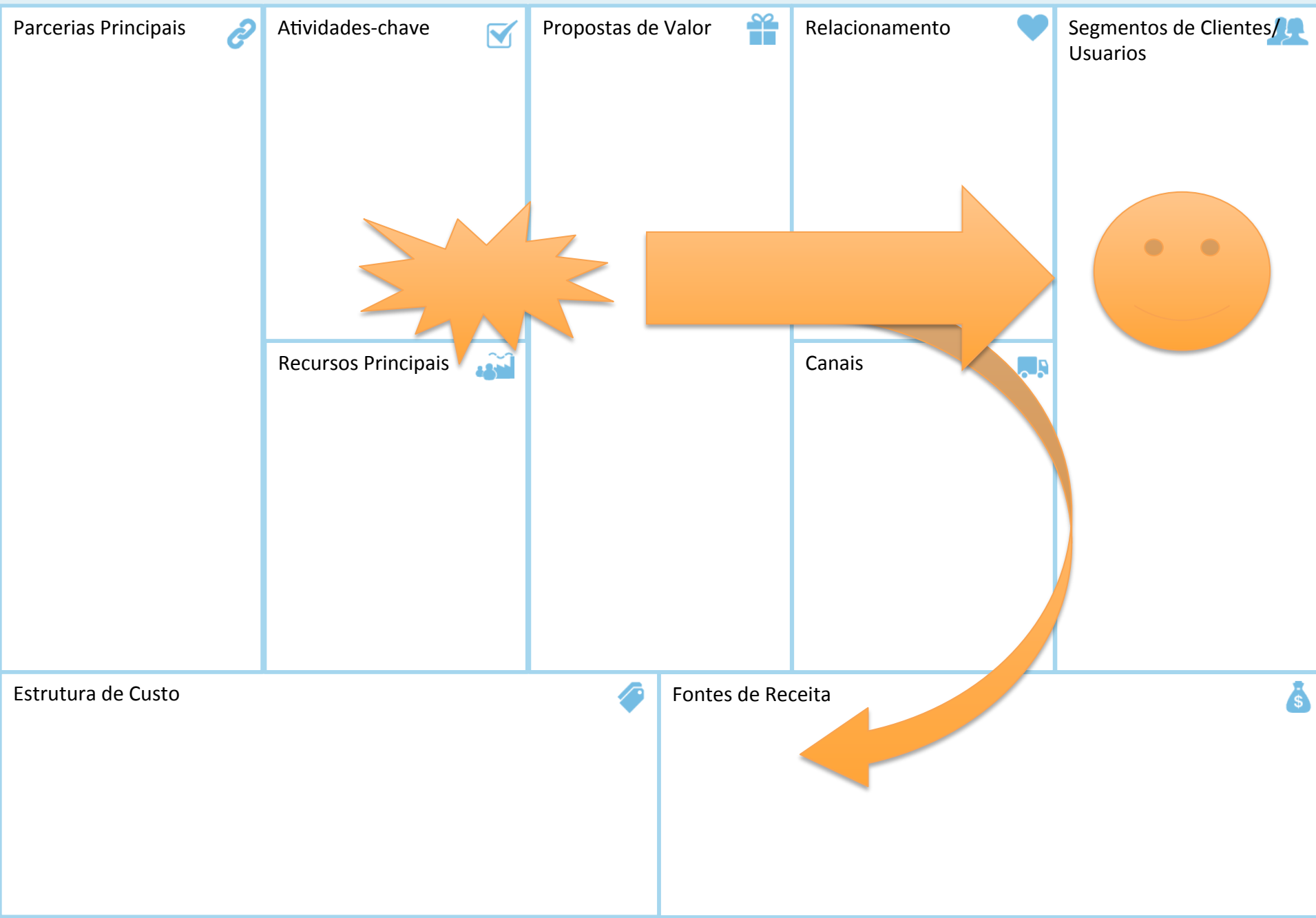
Apropriação da Quase-renda pelo contratante



Redução do investimento em ativos



Serviço de Praticagem no Brasil



Serviço de Praticagem no Brasil

Parcerias Principais

Rebocadores adequados e suficientes

Centros de simulação (Treinamento e Pesquisa)

Programação de Portos e Terminais

Empresas de consultoria (Engenharia Naval/ Costeira)

Amarração

Controle de Tráfego

Escritórios de advocacia

Atividades-chave

Recrutamento e seleção

Treinamento e formação de práticos

Manutenção da qualificação e reciclagem profissional

Gerenciamento de Riscos

Logística integrada (Operação e Manutenção)

Coordenação e otimização de tráfego

Recursos Principais

Práticos qualificados em número adequado

Unicidade da Escala de Rodízio e Atalaia em cada ZP

Estações de Praticagem

Tecnologia de Informação

Lanchas de praticagem

Pessoal habilitado

Propostas de Valor

Movimentação segura de navios em águas restritas

Redução de prêmios de Seguro e P&I

Preservação da infraestrutura portuária e aquaviária

Eficiência no uso das vias navegáveis

Superação de limites no uso de infraestrutura defasada

Geração de externalidades positivas

Redução de externalidades negativas

Julgamento autônomo no gerenciamento de risco

Disponibilidade ininterrupta do serviço

Retorno de divisas na conta frete

Relacionamento

Atividade regulamentada e subordinada a AM

Negociação de Preços: Representação e Subsídios cruzados

Serviço Compulsório

Impossibilidade de recusa

Fixação de preços (AM)

Tetos de preços (CNAP)

Ausência de competição

Escala única de rodízio

Adequação de uso das vias às demandas de tráfego

Canais

Prático a bordo

Rádio, Telefonia e Internet (Informações)

Estações de Praticagem

Reuniões de coordenação

Segmentos de Clientes/Usuários

Empresas Estrangeiras de Navegação

Empresas Brasileiras de Navegação

Agências de Navegação

Comandantes de Navios

Portos e Terminais

Operadores Portuários, Exportadores e Importadores

Sociedade e Meio Ambiente

Agente do Estado (AM)

Estrutura de Custo

Práticos: Renda e Quase-renda

Treinamento e atualização de práticos

Disponibilidade permanente da Infraestrutura

Manutenção e Operação

Impostos

Deseconomia de escala/escopo

Inadimplência e litígios jurídicos

Fontes de Receita

Sem ônus ao Estado

Sem ônus a Portos, Terminais, Exportadores e Importadores

Acordos com Empresas Brasileiras de Navegação

Acordos com Empresas Estrangeiras de Navegação

Acordos com Agências de Navegação

Serviço de Praticagem no Brasil



Complementares:

Rebocadores
Amarração
VTMIS
Consultorias Eng. Portuária
Simuladores

Novos Entrantes:
Praticantes (PPRs)
Candidatos a PPRs
Potenciais candidatos
Lotação das ZPs

Ação governamental:
Serviço Essencial
Modelo de Praticagem (Paradigma)
Legislação
Regulamentação
Regulação Econômica

Ameaça de
Entrada

Fornecedores:

Práticos
Pessoal (Lanchas/Atalaias)
Combustível e Manutenção
Centros de Treinamento

Poder de
Barganha



Poder de
Barganha

Clientes:

Empresas Estrangeiras x Nacionais
Navios *Tramps* x *Liners*
Cabotagem x Longo Curso
Portos e Terminais
Donos de Cargas
Sociedade e Agentes de Estado
Meio Ambiente

Ameaça de
Substituição

Tendências Tecnológicas:

Sistemas de Navegação (*e-Navigation*)
Sistemas de Controle (DP, Propulsão)
Dimensões dos navios
Simuladores

Substitutos:
Agentes de Manobra
Isenções de Prático (PEC)
Praticagem Facultativas
Shore Based Pilotage

Tendências Econômicas:
Crescimento PIB
Sobrestadias crescentes (Demurrages)
Economias de Escala
Investimentos em infra estrutura
Ausência Armação Nacional Longo Curso
Verticalização de cadeias logísticas
Oligopólios no Transporte de Containeres
Transnacionais atuando na cabotagem

Conclusão

Uma única associação por Zona de Praticagem, responsável pela atalaia única e pela Escala de Rodízio Única, garantindo atendimento ininterrupto e sem regimes de preferência, para todos os usuários

Definição formal do interlocutor legítimo para a negociação de preços e condições de atendimento e responsável legal pelo pagamento.

Conclusão

Considerar que todos os preços cobrados hoje variam em todas as zonas de praticagem em função dos tipos de navios que frequentam a região, com tabelas diferentes para cada tipo. Assim navios *full-container* normalmente tem tabelas diferentes das dos navios de passageiros, estes últimos tabelas diferentes das dos navios graneleiros, etc. Varia também o valor pago pelos navios que são subsidiados localmente por atuarem na “cabotagem”.

Conclusão

Definir claramente qual a política de tratamento dos navios nacionais, com bandeira nacional e tripulações nacionais e se haverá algum tipo de subsídio a ser empregado. Importante ressaltar que, caso a política de subsídio à cabotagem/navios nacionais seja mantida, o acordo PETROBRÁS, com preços favorecidos, existe em praticamente todas as Zonas de Praticagem, sendo a TRANSPETRO a única empresa totalmente nacional, com tripulação, bandeira e porto de registro brasileiros. Todos os seus processos de negociação, inclusive com a praticagem, são auditados pelo Tribunal de Contas da União. Ao observarmos as outras Empresas Brasileiras de Navegação, identificamos empresas multinacionais como suas acionistas principais ou majoritárias, sempre agindo como suas controladoras.

Conclusão

Em praticamente todas as Zonas de Praticagem Brasileiras, existem acordos vigentes e atualizados celebrados com os Sindicatos de Agências locais, para os navios estrangeiros, que estabelecem valores e condições de atendimento. Nestes já se prevê os tipos de navios, suas tonelagens e são contempladas quase todas as situações operacionais. Esses acordos são aplicados a um percentual entre 50% e 95% dos usuários, dependendo da zona de praticagem.

MUITO OBRIGADO!

RICARDO AUGUSTO LEITE FALCÃO

Diretor-Presidente

presidencia@conapra.org.br

+55 (21) 72826072

