

De: Sindopita [sindopita@sindopita.com.br]
Enviado em: quinta-feira, 4 de abril de 2013 09:36
Para: cnap.consulta@planalto.gov.br
Cc: Marcos Cunha (STSA); Wellington Soares (CSN) ; Orlando Fanti (CPBS); Vanildo Muniz (CPBS/Vale)
Assunto: CONSULTA PÚBLICA - CNAP

**NOME/IDENTIFICAÇÃO: SINDOPITA - SINDICATO DOS OPERADORES
 PORTUÁRIOS DO MUNICÍPIO DE ITAGUAÍ / RJ
 CPF/CNPJ: 03.765.882/0001-74**

EXTRATO: SUGERIDO REGRAS PARA PREÇOS MÁXIMOS DAS MANOBRAS INTERMEDIÁRIAS DE/PARA ÁREAS DE FUNDEIO E ENTRE BERÇOS DO MESMO PORTO, FIXAÇÃO DE REGRAS PARA PEDIDOS DE MARCAÇÃO DE PRATICOS EMBARCADOS, DIVISÃO DA ZP15, QUE A MB REALIZE ANUALMENTE RÍGIDA AVALIAÇÃO MÉDICA DOS PROFISSIONAIS PRÁTICOS HABILITADOS E A POSSIBILIDADE DA REAL QUEBRA DO MONOPÓLIO DOS SERVIÇOS DE PRATICAGEM, VISANDO A SEGURANÇA DAS EMBARCAÇÕES, SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO, AUMENTO DA EFICIÊNCIA E DO ATENDIMENTO DE TODO SISTEMA MARÍTIMO E PORTUÁRIO.

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

CNAP – CONSULTA PÚBLICA

O Sindopita, Sindicato dos Operadores Portuários do Município de Itaguaí/RJ, sindicato patronal representante das empresas CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), STSA (Sepetiba Tecon S/A), MMX (Porto do sudeste) e CPBS (Companhia Portuária Baía de Sepetiba – grupo Vale), todos operadores portuários de Terminais Públicos Arrendados ou Privativos do Complexo Portuário de Itaguaí, vem respeitosamente apresentar sugestões associadas aos serviços de Praticagem quanto a regulação de preços, da abrangência da zona de praticagem ZP15 e medidas para aperfeiçoamento e melhorias dos serviços de praticagem.

1- Regulação de preços de serviços de Praticagem (manobras intermediárias de embarcações)

a. Manobras de/para área de fundeio

Os preços máximos das manobras de/para áreas de fundeio devem buscar refletir a realidade da manobra e incentivar a utilização das áreas de fundeio, sem adicional de custos finais de praticagem. Isso irá contribuir com a segurança das embarcações, redução de embarcações fundeadas fora da área abrigada (na barra), reduzir riscos a acidentes, agilizar as manobras de/para berços de atracação nos Portos e para aumento da eficiência do sistema portuário através da menor ociosidade dos Terminais/berços.

Como sugestão de metodologia, recomendamos limitar os preços de/para área de fundeio a valores de forma que não aumente o custo final dos serviços de praticagem no Porto.

Na prática seria limitar o preço final das duas manobras (barra-fundeio + fundeio-porto/atracado), e vice versa, ao mesmo valor de uma manobra direta, sem a utilização da área de fundeio, ou a adicionais mínimos que não inviabilize a atratividade da utilização da área de fundeio, principalmente para navios de contêineres.

Essa metodologia seria regulamentada nos Portos com áreas de fundeio já homologadas e que estejam no interior da mesma área abrigada do Porto (exemplos: Baía da Guanabara, Baía de Sepetiba e Baía da Ilha Grande).

b. Manobras entre berços

As manobras realizadas entre berços de atracação do mesmo Porto, onde normalmente não se faz necessárias lanchas de práticos e são realizadas em reduzido tempo, sugiro fixar preços limites para essas manobras que reproduzam a realidade e o baixo risco dessas manobras. Muito importante constar da regulamentação dos preços máximos de cada ZP.

2- Abrangência e divisão da Zona de Praticagem nº 15

A atual ZP15 (Estado do Rio) possui uma faixa costeira muito longa de abrangência (636 km), muito especializada para cada local de manobras e com influencia de muitas variáveis. Nos últimos 10 anos tivemos novos Terminais instalados, dragagens de melhorias, dragagens de aprofundamentos, de novos canais e berços, alterando significativamente os acessos aquaviários. Esses investimentos realizados pela iniciativa Privada e Governo Federal alteraram muito o sistema e as condições de navegação da ZP15. Temos como exemplos de investimentos o Porto da CSA e o Porto do Sudeste, ambos em Itaguaí, bases off-shore no Porto de Niterói e Angra dos Reis, revitalização e novos estaleiros, significativo aumento da utilização das áreas de fundeio na baía da Guanabara e de Sepetiba, melhorias nos acessos aos Terminais de Contêineres, incremento dos navios de passageiros em todo Estado do Rio (Búzios, Rio, Sepetiba, Ilha Grande, Angra e Parati), início das obras do Y no Porto do Rio, Porto do Açú, as novas bases off-shore e plataformas de petróleo já operando e em construção. Essas mudanças estabeleceram novas subzonas e regiões de navegação com características específicas, mais restrições ao atendimento das manobras e como consequência, maior risco a navegação. O Estado do Rio é o 3º maior estado em extensão costeira marítima do Brasil (vide tabela abaixo), com 636 km de costa de uso intensivo e em expansão de atividades, possuindo apenas uma ZP (ZP15) entre as 22 ZPs do Brasil..

O possível ganho de flexibilidade na distribuição dos práticos dentro dessa extensa ZP, devido às variações regionais de demandas de serviços entre as diferentes regiões, não tem demonstrado ser vantagem aos atendimentos. As características físicas da ZP dificultam os deslocamentos dos práticos e acarreta outros problemas operacionais de atendimento, tais como regras impostas de antecedência para marcação de manobras, não aceitação de pedidos de marcação no período noturno, maior distribuição e complexidade das áreas de manobras, prejudicando todo sistema portuário e já sendo um limitador de capacidade dos Portos. A complexidade das regiões de manobras e a difícil especialização de todo grupo de práticos da ZP tem acarretado novas e maiores restrições desses a navegação nas áreas abrigadas.

A divisão da ZP15 irá proporcionar maior segurança à navegação, decorrente da maior especialização dos práticos para realização das manobras de navios, significativos ganhos

de eficiência do sistema portuário e o melhor atendimento das manobras.

Sugiro dividir a zona de PRATICAGEM ZP15 em duas zonas, sendo uma ZP específica para baía da Sepetiba, Guaíba e baía da Ilha Grande, até limites ao Sul do Estado do Rio, e a outra ZP para a baía da Guanabara, Forno, Açú e demais regiões ao Norte do Estado do Rio.

A região ao Sul-Oeste proposta (Sepetiba, Guaíba e Ilha Grande) já representa aproximadamente 31% de todas as manobras de navios da atual ZP15.

3- **Regras para pedidos de marcação das manobras – ZP15.**

Os atuais procedimentos operacionais fixados pela Praticagem para realização dos pedidos de marcação de manobras prejudicam muito os Terminais Portuários. O excessivo tempo de antecedência para marcação de manobras e a não aceitação de pedidos normais de marcação de manobras no período noturno (entre 18:00h e 6:00h) são problemas que dificultam toda programação dos Portos. No Porto de Itaguaí chegam a exigir o mínimo de 3 horas de antecedência para marcação de manobras e não aceitam pedidos normais de marcação após as 18:00h. Todos os pedidos de manobras noturnas devem ser marcados até as 18:00h diariamente, sob risco de penalizações financeiras cobradas pela Praticagem. A Praticagem exige uma antecedência de planejamento difícil de operacionalizar, sempre alegando que no período noturno é muito violento na cidade do Rio de Janeiro, local onde a maioria dos práticos reside e parte para atendimentos das manobras.

A sugestão seria que os pedidos de marcação de manobras de embarcações possam ocorrer 24 horas por dia, em 7 dias da semana e que a antecedência de tempo mínima fosse de 1 (uma) hora, entre o pedido e a marcação.

Observações:

a) Os práticos em sua maioria não ficam de plantão na Atalaia de Mangaratiba - ZP15, sendo que os deslocamentos ocorrem de suas residências ou de um serviço para outro de forma direta ou de pontos de conveniência desses. Isso dificulta os deslocamentos para realização das manobras em regiões mais afastadas, que é o caso do Porto de Itaguaí. A Praticagem tem resistido e alegado falta de segurança para transitar nas rodovias durante a noite e congestionamentos das rodovias. Decorrente disso exige antecedência MINIMA de 3 horas para pedidos de marcação de manobras e também não aceitam pedidos de marcação de manobras após as 18:00h. A sugestão seria perfeitamente viável se os procedimentos fixados pela Marinha fossem todos cumpridos, quanto à permanência dos práticos a disposição realmente na Atalaia e com as escalas de trabalho cumpridas conforme programação.

b) Os Terminais Portuários estão investindo muito no aumento da capacidade de produção e os Terminais de exportação de graneis sólidos (minério) e de contêineres já possuem elevadas taxas de produtividade, 15.000 t/hora de minério e 48 contêineres/hora. Ocorrem imprevistos durante a operação e a excessiva carência de marcação de práticos prejudica muito a programação operacional e acaba ocorrendo ajustes indesejados para entrada/saída de navios, prejudicando de forma direta aos Terminais e Armadores.

4- **Práticos – capacitação física e saúde para segurança da navegação**

Sugiro que todos os práticos sejam submetidos anualmente por rígida avaliação médica da

Marinha, avaliando-se todos os profissionais de acordo com a necessidade do serviço, a exemplo dos exames de admissão desses. Hoje, a simples apresentação de atestados médicos não garantem a capacitação física, de saúde e mental dos profissionais da prática, sendo essa sugestão muito importante para segurança da navegação conforme defendido pela Marinha do Brasil.

5- Quebra do monopólio – efetiva contratação e aplicação de práticos

Deve-se quebrar o monopólio das associações e/ou empresas de práticos permitindo que qualquer profissional interessado que atenda aos requisitos exigidos possa ser habilitado Prático, assim como qualquer um pode se tornar médico, piloto de avião, de trator ou de ônibus. As Capitânicas deverão fornecer cursos de formação regulares e a contratação dos profissionais próprios ou terceirizados poderão ser acordadas livremente. Os mesmos deverão manter sua licença regularizada junto à Marinha do Brasil, com exames regulares de aptidão médica, física e reciclagem periódica. Os práticos deixariam suas associações e estabelecerão empresas ou contratos de trabalho via CLT e manterão sua unidade de classe, assim como os advogados possuem a OAB, os engenheiros o CREA e por aí segue, regulamentando sua atuação.

A sugestão seria que a CNAP encontre caminhos que, sem prejuízo da qualificação dos práticos e da sua disponibilidade para o serviço, levem à REALMENTE a livre concorrência. As questões que envolvem os serviços de prática, ter-se-á que atacar as suas causas (monopólio) e não só seus efeitos (preços e demais casos de reclamações).

Num mundo globalizado, onde prevalece uma forte e crescente competição entre os países, o Sindopita entende e propõe que a solução possível para os serviços de prática fosse, inexoravelmente, pela liberdade de contratar os profissionais dessa categoria, na condição de autônomos ou com vínculo empregatício, pelos tomadores de seus serviços, especialmente pelos armadores e terminais portuários arrendados e privados, em cumprimento ao disposto no parágrafo terceiro do artigo 13 da Lei n. 9.537, de 1997 (LESTA), que assegura o “livre exercício do serviço de prática”, respeitando-se a competência exclusiva:

- da Autoridade Marítima, na salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e as suas atribuições quanto às normas e requisitos para a habilitação do serviço de prática. Deve-se buscar forma de acabar com a forma do rodízio único de todos os práticos que inviabiliza sua contratação e aplicação a vínculo, seja através de demarcações de sub-regiões de interesses apresentados ou através de outros mecanismos; e

- da Autoridade Portuária para autorizar, previamente, ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, que, para essa função, deverá dotar-se de profissionais especializados em tais serviços;

- das entidades representativas de armadores, terminais e operadores portuários para negociarem, regionalmente, as condições econômicas com os práticos e/ou suas entidades.

Sds

Marcos Oberlaender Cunha

Diretor Presidente

Sindicato dos Operadores Portuários do Município de Itaguaí - Sindopita

CNPJ - 03.765.882/0001-74.

Rodovia Rio Santos (BR101) Km 16,5, quadra 18, lotes 6/8, sala 202, Brisamar, Itaguaí, RJ, CEP 23.825-261

telefones (021) 2687.9503 / 8228.2900

email: sindopita@sindopita.com.br