

MODELO PARA ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES REFERENTE À CONSULTA PÚBLICA Nº 01 /2013

IMPORTANTE: As contribuições que não se tratem de alteração no texto da Metodologia, mas sim de Texto onde constem as contribuições e respectivas justificativas, deverão ser feitas por meio desta ficha. No item EXTRATO, deverá constar uma síntese da Nota Técnica, com no máximo 100 palavras. Esta ficha deverá ser preenchida e enviada para o e-mail cnap.consulta@planalto.gov.br. Todas as contribuições serão avaliadas e respondidas de forma consolidada em relatório específico.

NOME/IDENTIFICAÇÃO: Sindicato dos Práticos do Estado do Espírito Santo
CPF/CNPJ: 31.795.685/0001-33

EXTRATO: *Hold up* praticado contra o serviço de praticagem na ZP14, consequências para o serviço de praticagem e para o sistema econômico.

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

A proposta de metodologia apresentada à Consulta Pública, no seu item 2 destaca a possibilidade do prestador de serviço exercer poder de mercado para impor preços:

“Especificamente no mercado de praticagem, existe a possibilidade de o prestador do serviço exercer certo poder sobre o tomador, uma vez que este possui a obrigação de contratar o serviço, mas não possui a discricionariedade de escolher o prestador, dadas as especificidades já explicitadas e inerentes ao mercado de praticagem brasileiro”.

Entretanto esse “poder sobre o tomador” é apenas aparente, haja vista que no impasse decorrente da recusa do tomador na composição da remuneração, cabe à Autoridade Marítima promover sua fixação.

Soma-se a isso a imposição sobre os Práticos da impossibilidade de recusa de serviço, que é contínuo, ou até mesmo, de realização de paralisações ou exercício de greves. Tal fato é consequência da especificidade do ativo principal do serviço de praticagem, combinada com a obrigatoriedade imposta pela Lei 9537/97 - Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário, que determina:

Art. 15. O prático não pode recuar-se à prestação do serviço de praticagem, sob pena de suspensão do certificado de habilitação ou, em caso de reincidência, cancelamento deste.

A combinação destes fatores, entretanto, tem facilitado a prática de *hold up* por uma das partes, que se aproveita dessa particular situação para submeter à outra, desequilibrando a relação de forças que deve caracterizar justas negociações – no caso, um pequeno, mas hegemônico grupo de armadores estrangeiros atuando em relação à praticagem na ZP 14.

Nesse sentido, desde o ano de 2004, algumas empresas de navegação estrangeiras, pautadas na certeza da *disponibilização obrigatória* do serviço, ao arrepio da justa composição ou de qualquer regra de “mercado”, decidiram interromper os pagamentos pelos serviços de praticagem prestados ou fazer depósitos judiciais como bem lhes conviesse. Utilizaram-se para isso de uma associação civil que diz representá-las no Brasil, denominada Centronave - Centro Nacional de Navegação (antigo Centro Nacional de Navegação Transatlântica), mesmo cientes da vedação de se envolverem em assuntos econômicos, conforme determina o Código Civil Brasileiro. Ao longo da judicialização que promoveram, essas empresas viram garantido o tráfego regular de seus navios, com o financiamento das despesas advocatícias sendo realizado pelo próprio objeto da demanda. Cabe destacar que a praticagem no Espírito Santo vem arcando com elevados custos em decorrência desses processos.

Por outro lado, a despeito do Poder Judiciário ter se pronunciado inteiramente favorável ao Acordo existente entre o Sindicato dos Práticos e o das Agências de Navegação (Sentenças de mérito da 8ª Vara Cível de Vitória – ES aos processos 024.04.023144-1, 024.08.008041-9 e 024.08.002769-1, todas de 04/03/2011), os devidos pagamentos nunca se concretizaram, no aguardo de infundáveis recursos. A praticagem no Espírito Santo só não sucumbiu ao aperto financeiro pretendido pelo Centronave em razão da diversificação de tráfego existente na ZP. Fosse o mesmo mais concentrado no tipo de navio objeto da disputa, certamente teríamos que nos dobrar e aceitar as condições impostas, por uma questão de sobrevivência financeira, como possivelmente pode ter ocorrido em outras ZPs em que o mesmo grupo atuou de forma semelhante.

Ressalte-se que, ao longo dos anos, nunca tivemos dificuldade em negociar acordos que celebraram a livre vontade das partes junto à maioria dos armadores cujos navios frequentam a ZP14. Tampouco a praticagem no Espírito Santo foi, até o momento, submetida a qualquer arbitramento de preços.

Como consequência dos elevados custos e incertezas jurídicas oriundos da judicialização, num litígio que perdura por 7 anos, agravada por rumores diversos, ora de desregulamentação, ora de redução forçada de remuneração do serviço, nos últimos anos fomos forçados a uma redução dos investimentos na atualização e modernização dos ativos físicos da estrutura de apoio e em novas tecnologias.

Para garantir investimentos na preservação da qualidade do capital humano, foi necessário sacrificar a atualização tecnológica da atalaia e do material flutuante. Em contrapartida, todos os práticos da ZP14 concluíram os cursos de atualização obrigatórios (ATPR) determinados pela Autoridade Marítima, bem como, participaram de treinamento no exterior (Port Revel, França e Ilawa, Polônia) em simuladores de modelos tripulados, conforme recomendado pela Resolução A960 da IMO-Organização Marítima Internacional.

Enfim, cabe destacar que a imprevisibilidade do custo final do *hold up* promovido por esse grupo de armadores estrangeiros, traz insegurança e instabilidade, e em médio prazo, poderá acarretar insuficiência econômica ao serviço de praticagem na ZP14, prejudicando os demais tomadores e o interesse público.

Por essas razões, sugerimos à CNAP:

A revisão da regulamentação da Lei 9.537, de 11 de dezembro de 1997, através de alteração do Decreto 2.596, de 18 de maio de 1998 e de Norma da Autoridade Marítima, estabelecendo que a recusa ao pagamento por parte de um determinado tomador desobrigue o prático da execução do serviço de praticagem requisitado por esse tomador.