

**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](mailto: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:** Custos não percebidos na execução do serviço de praticagem

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

## CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

Na proposta de metodologia apresentada a Consulta Pública, item 6, Anexo I – Itens componentes dos custos de praticagem identificamos vários itens importantes que não foram considerados. Entendemos que se trata de uma listagem apenas inicial, que deverá ser aperfeiçoada à medida que mais dados forem sendo incorporados no decorrer do processo.

Entretanto, gostaríamos de ressaltar um custo considerável, não apenas financeiro, mas em termos de horas de trabalho dos práticos: a participação dos mesmos em estudos visando ao planejamento, o desenvolvimento, ampliação ou utilização diversa de acessos aquaviários e berços de atracação.

No complexo portuário do Espírito Santo encontram-se todos os tipos de tráfego, desde pequenas embarcações *offshore* até os super-mineraleiros da classe VALEMAX, os maiores do mundo, passando por toda a gama de navios de carga geral, RoRo, porta-contêineres, de passageiros, de linha regular ou *tramp*, plataformas, etc. Além de ser o maior complexo portuário do Brasil em peso de carga movimentada, é também aquele que sempre apresentou a maior movimentação do país em terminais puramente privados, situados fora da área do porto organizado. Mesmo no âmbito do porto organizado, é muito mais expressiva a operação em terminais privados arrendados do que em berços públicos. Em contínua expansão nas últimas décadas, o complexo capixaba vem antecipando tendências que devem se tornar dominantes a partir da promulgação da MP595/12.

Talvez em virtude desse ambiente particular, ao longo dos anos a praticagem no Espírito Santo desenvolveu estreitos laços de colaboração com as distintas administrações portuárias existentes no complexo. Em decorrência, frequentemente os práticos são chamados a participar em estudos de expansão ou construção de novas instalações portuárias, canais de acesso e para realização de manobras especiais. Os práticos aportam importante contribuição no planejamento e na modelagem de novas instalações ou adequação das existentes, compreendendo a definição de parâmetros operacionais seguros, número eficiente de rebocadores, balizamento e sinalização náutica, planejamento geral do futuro serviço de praticagem etc. Com esse objetivo, práticos normalmente participam de reuniões e de estudos em simuladores de manobras, no Brasil e no exterior. Em todas essas situações os práticos atuam, de forma não remunerada, na condição de assessoria técnica da Autoridade Marítima, a bem do interesse público a da segurança da navegação.

São exemplos de estudos em que ocorreu participação dos práticos da ZP-14:

- 2013 Terminal MANABI;
- 2013 Terminal IMETAME;
- 2012 Terminal de Passageiros de Vitória;
- 2011 Estaleiro Jurong;
- 2011 Presidente Kennedy: Porto Central e Ferrous;
- 2011 Porto de Tubarão: análise de risco de navios ValeMax;
- 2010 Barra do Riacho: Terminal de Gás da Petrobrás;
- 2010 Porto de Tubarão: preparo para receber navios Valemex;
- 2009 Barra do Riacho: transformação de VLCC em FPSO;
- 2008 Barra do Riacho: Terminal de Gás da Petrobras;
- 2008 Porto de Vitória: manobrabilidade no berço 902;
- 2006/7 Barra do Riacho: infraestrutura de acesso, atracação e navio tipo;
- 2006 Porto de Vitória: questão judicial berço 902;
- 2004/5 Porto de Vitória: definição de navio-tipo;
- 1995/7 Porto de Tubarão: regras operacionais do Terminal de Produtos Diversos;
- 1994 Porto de Tubarão: construção de novos berços.

Um dos exemplos mais marcante ocorreu na preparação do Porto de Tubarão para receber os navios da nova classe VALEMAX, sobre os quais não existia experiência prática conhecida.

Ao receber da Capitania dos Portos o Projeto Executivo para dar parecer de propriedade, segundo competência prevista em Normas da Autoridade Marítima, a praticagem do Espírito Santo observou fragilidade em premissas e considerações ambientais e levantou dúvidas quanto à correta aplicação de conceitos consagrados em norma brasileira (ABNT) e em recomendações de renomados institutos internacionais que tratam dos aspectos náuticos do planejamento portuários (PIANC).

Em virtude de seu comprometimento com a segurança da navegação, a praticagem assumiu o ônus de contratar verificações no Tanque de Provas Numérico da Universidade de São Paulo (TPN-USP), tendo participado ativamente em estudos e modelagens ali conduzidos, que comprovaram serem pertinentes às preocupações suscitadas. O relatório do estudo do TPN-USP foi apresentado junto ao parecer da praticagem à Autoridade Marítima, sendo por fim incorporado ao projeto executivo, sem qualquer ônus para as outras partes interessadas, seja o ente privado, a Vale SA, seja a autoridade homologadora.

Embora o valor de tais serviços redunde em externalidades positivas, uma vez que tais benefícios não estão sendo valorados, seus custos, não apenas financeiros, são necessários ao eficaz desempenho do serviço de praticagem e à utilização eficiente de recursos como vias de acesso aquaviário, berços de atracação, rebocadores etc.

**Por essas razões, sugerimos à CNAP:**

***Sejam identificados e incluídos todos os custos indiretos como parte integrante e importante na remuneração do serviço de praticagem, tanto financeiros como de recursos humanos.***