

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

NOME/IDENTIFICAÇÃO: Associação dos Práticos do Estado do Maranhão – APEM (apem@apem-ma.com.br ou gerenciageral@apem-ma.com.br – Rua Montes Altos, número 8, quadra 8 – Quintas do Calhau, CEP 65.072-003, São Luís /MA)
CPF/CNPJ: 10.818.079/0001-16

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS

IMPORTANTE: Os comentários e sugestões referentes às contribuições deverão ser fundamentados e justificados, mencionando-se os itens e páginas a que se referem, devendo ser acompanhados de textos alternativos e substitutivos quando envolverem sugestões de inclusão ou alteração, parcial ou total, de qualquer item. 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.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 1. PANORAMA</p> <p>Subitem 1.1 O SERVIÇO DE PRATICAGEM</p> <p>Página 6</p> <p>O serviço de praticagem é constituído por: (a) prático; (b) lancha de prático; e (c) atalaia.</p>	<p>O serviço de praticagem é constituído por: (a) prático; (b) lancha de prático; e (c) atalaia. Isso significa que, no Brasil, o tomador do serviço de praticagem, ao contratar o serviço, remunera não apenas o prático que assessora o comandante da embarcação a realizar determinada manobra. O armador, na realidade, remunera muito mais do que a hora de trabalho do prático em si. Está pagando por todo um “sistema de praticagem” envolvido em torno da manobra, que engloba o prático, a lancha de prático e a atalaia.</p> <p>Cada um destes componentes do “sistema de praticagem” é composto, por sua vez, de outros serviços agregados, cada qual com o seu custo, suportado integralmente pelas associações e/ou empresas de práticos. No Brasil, o serviço de praticagem compreende não apenas o trabalho do prático responsável pela manobra, mas também os custos e serviços relacionados com o transporte do prático (lancha), assim como os custos e serviços relacionados com a atalaia. Estão excluídos, porém, serviços de balizamento, de rebocadores e de transporte de cabos de amarração de navios. Esta forma de organização e remuneração nem sempre é encontrada em outros países. Em Hamburgo e São Petersburgo, por exemplo, toda a infraestrutura é mantida pelos governos, ao contrário das praticagens brasileiras, que são autossustentáveis.</p> <p>(...)</p>	<p>Este trecho merece ser acrescido de alguns parágrafos, pois não menciona algumas peculiaridades importantes do serviço de praticagem no Brasil. O texto genérico acaba sendo simplista demais em alguns trechos, não informando ao leitor algumas especificidades do setor que, na verdade, justificam a forma como o mesmo funciona e está estruturado atualmente.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 2. PROBLEMA IDENTIFICADO</p> <p>Página 12</p> <p>Entre os requisitos afetos à questão da segurança [da navegação] no Brasil, podem ser citados: [...] (iii) a lotação de práticos por cada ZP, limitando a entrada de profissionais no mercado; entre outras. (grifo nosso)</p>	<p>Entre os requisitos afetos à questão da segurança [da navegação] no Brasil, podem ser citados: (i) a obrigatoriedade do serviço em águas restritas; (ii) a imposição do cumprimento da “escala de rodízio único”; (iii) a lotação de práticos por cada ZP; entre outras.</p>	<p>Para garantir a segurança da navegação, a preservação da vida humana e a prevenção de impactos ambientais é imprescindível a capacitação técnica de excelência dos profissionais de praticagem, uma vez que a navegação em águas restritas demanda grande habilidade de navegação e conhecimentos específicos sobre o local onde as manobras são realizadas. Portanto, antes de se tornar prático, é necessário percorrer trajeto profissional longo e específico.</p> <p>Da maneira como está escrita, sem ser mais bem explicada, a frase passa uma imagem negativa e errônea do que ocorre no mercado de praticagem, induzindo o leitor a concluir que a limitação da entrada de novos práticos no mercado é algo completamente discricionário e injustificado por parte da DPC/Marinha, o que não procede.</p>
<p>Item 2. PROBLEMA IDENTIFICADO</p> <p>Páginas 12 e 13</p> <p>Observa-se, portanto, que, considerando a relevância supramencionada do serviço e consequente regulação técnica existente no Brasil, as características do serviço de praticagem fazem que esse mercado guarde mais semelhanças com mercados em concorrência imperfeita. Ou seja, a segurança necessária à atividade afasta o mercado de praticagem das características de um mercado em concorrência perfeita, considerado, pela teoria econômica, <i>ceteris paribus</i>, um mercado economicamente eficiente.</p>	<p>Observa-se, portanto, que, considerando a relevância supramencionada do serviço e consequente regulação técnica existente no Brasil, as características do serviço de praticagem fazem com que esse mercado guarde mais semelhanças com mercados em concorrência imperfeita. Ou seja, a segurança necessária à atividade afasta o mercado de praticagem das características de um mercado em concorrência perfeita, considerado, pela teoria econômica, <i>ceteris paribus</i>, um mercado economicamente eficiente.</p> <p>Cabe mencionar, entretanto, que, dadas as peculiaridades deste específico ramo de atividade, há motivos econômicos para que haja tendência a um certo grau de poder de mercado no setor de serviços de praticagem, ainda que tal segmento seja regulado. Há a existência de grandes economias de escala no mercado em questão, derivada dos altos custos necessários à prestação do serviço, da obrigação de se ter capacidade de reserva disponível e da necessidade de coordenação dos práticos.</p>	<p>A seção não menciona algumas peculiaridades legais e práticas do serviço de praticagem no Brasil. O texto acaba sendo simplista demais, não informando ao leitor algumas especificidades do mercado que, na verdade, justificam a forma como funciona e está estruturado atualmente.</p>

<p>Ademais, mercados imperfeitamente competitivos podem levar ao exercício de poder de mercado, situação na qual um agente ou um grupo deles exerce posição dominante em um determinado mercado de bens ou serviços. 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.</p> <p>A existência de poder de mercado pode gerar efeito anticompetitivo – expresso em termos de poder de mercado sobre preços – resultado de transações que possam provocar concentração econômica ou de condutas praticadas por agentes detentores de poder.</p> <p>Diante desse quadro, pode-se inferir que o mercado de praticagem pode ser caracterizado pela presença de falhas de mercado. Faz-se relevante, então, que o governo, além da regulação técnica, também realize a regulação econômica da atividade, mais especificamente via regulação do preço do serviço. Como visto, trata-se de medida implementada em diversos países, dadas as características deste ramo de atividade.</p> <p>Por fim, é relevante ressaltar que a regulação econômica, com vistas à correção das falhas de mercado, não visa inibir a geração de lucros pela atividade produtiva; e sim tem o objetivo de permitir a geração de lucros considerados normais para a atividade, de modo que o Estado exerça seu papel de gerador de bem-estar econômico à sociedade.</p>	<p>Em primeiro lugar, os custos de uma estrutura de serviço de praticagem são altos, uma vez que é necessário construir um sistema de comunicação com os navios, com as lanchas, e com os práticos em serviço, além de uma base (atalaia) e de equipamentos para monitorar as condições de navegação e as mudanças que ocorram na área do porto que possam interferir no seu trabalho. Os investimentos em instalações físicas, pessoal e equipamentos são significativos, e, em condições de concorrência, havendo várias empresas, cada uma delas necessitaria de uma estrutura administrativa semelhante à descrita acima.</p> <p>Assim, para se aproveitar das economias de escala e se operar de maneira eficiente, ainda que os práticos possam estar organizados em mais de uma associação/empresa, na realidade, via de regra, operam por meio da mesma infra e superestrutura.</p> <p>Além disso, a necessidade de capacidade de reserva, definida como a capacidade extra que uma empresa deve possuir para atender às flutuações cíclicas e sazonais de demanda e imprevistos da oferta, também é fonte de economias de escala.</p> <p>Como o serviço necessita estar disponível a qualquer hora do dia e da noite, a praticagem deve possuir uma determinada capacidade de reserva. Houvesse uma concorrência nos moldes clássicos, com várias entidades oferecendo o mesmo serviço, cada uma delas precisaria de uma dada quantidade de reserva. Porém, se somente uma entidade fornecer o serviço, esta terá uma quantidade de reserva por cliente menor que o somatório das reservas de várias empresas. O que impacta nos custos e na decorrente formação de preços.</p> <p>Tais características distinguem o mercado de praticagem de um mercado monopolizado caracterizado por “barreiras à entrada”, que impede a ocorrência de oferta do mesmo serviço por distintas associações/empresas em regime de concorrência. Na verdade, o mercado brasileiro de praticagem se caracteriza quase como sendo um monopólio em virtude de suas peculiaridades intrínsecas à atividade que executa, e não em virtude de uma estratégia empresarial monopolista.</p> <p>Finalmente, sendo uma atividade regulada, que obedece a critérios técnicos rígidos que visam garantir, sobretudo, segurança da navegação, salvaguarda da vida humana no mar, ao patrimônio e ao meio ambiente, é necessária a existência de um sistema de “rodízio único” de práticos, coordenado para garantir a prestação do serviço ininterrupto, num mesmo nível de qualidade e segurança, para qualquer embarcação a qualquer hora.</p>	
---	---	--

Se houvesse a livre concorrência, em seus termos clássicos, com mais de uma empresa e cada uma delas fazendo seu próprio sistema de rodízio de práticos, cada uma deveria ter um número mínimo de práticos para que estes não ficassem sobrecarregados, e um número máximo, para que todos realizassem o número de manobras necessárias, em acordo com o exigido pela regulamentação. Porém, como a quantidade de navios em um porto é limitada, dependendo do número de empresas fornecendo o mesmo serviço de praticagem, poderia haver, ou um excesso de oferta de práticos, com perdas consideráveis em economia de escala ou, uma sobrecarga de manobras para cada práctico ofertado, gerando um maior grau de risco, quer para a vida humana, o patrimônio ou, o meio ambiente. Ambos, perdas em economia de escala ou, maior grau de risco, impactando em custos e formação do preço do serviço.

Não por menos que, observando estas peculiaridades do mercado de praticagem, a Autoridade Marítima – ente regulador deste mercado – estabeleceu que os práticos de uma mesma Zona de Praticagem obedecessem a uma mesma escala de rodízio e que, de preferência, se reunissem em associações que coordenariam o serviço de praticagem.

Assim, a legislação atual recomenda que uma só entidade, a Associação dos Práticos, deve oferecer o serviço de praticagem e representar todos os práticos de uma Zona de Praticagem. A legislação determina também que o preço do serviço de praticagem englobe o conjunto Prático, Lancha de Prático e Atalaia (Estação de Praticagem).

Ou seja, a aparência quase monopolista deste mercado deriva de sua própria regulação, esta, consequente das peculiaridades do serviço de praticagem, cuja contratação, e decorrente oferta, são obrigatórias para todas as embarcações, não por uma imposição aos seus Comandantes, mas, por necessidade destes e, dos armadores.

Assim, tendo em vista as elevadas economias de escala e a rigidez exigida no cumprimento das normas técnicas/operacionais presentes no mercado de praticagem – que implica numa alta e particularíssima especialização dos práticos, em cada ZP específica –, o setor necessariamente aparenta-se a um “monopólio natural”, de modo que, para aproveitar de tais economias de escala, e atender às normas técnicas exigidas pela Autoridade Marítima, o número ótimo de empresas no setor é de apenas uma empresa, ainda que os práticos possam estar agrupados em mais de uma associação dentro da Zona de Praticagem em que atuam.

Não se trata, portanto, de monopólio típico, no qual barreiras à entrada, como a necessidade de uma dada escala de oferta ou, um dado poder de mercado sobre a oferta de insumos, entre outras, podem representar alto poder de mercado para uma única empresa capaz, com isso, de, ao impossibilitar a entrada de potenciais concorrentes neste mercado de serviço, impor tal poder sobre os tomadores deste serviço, normalmente, por meio da imposição do preço final.

	<p>Observemos que não são tais empresas de praticagem, no Brasil, que determinam o número de práticos atuantes em suas respectivas Zonas de Praticagem, nem a obrigatoriedade de prestação do serviço, ou a necessidade de escala única de rodízio, sequer são estas empresas incumbidas de selecionar os profissionais que compõem a praticagem. Isto está determinado por normas de regulação e está sob responsabilidade da Autoridade Marítima, entidade que regula o setor.</p> <p>Diante desse quadro, pode-se inferir que o mercado de praticagem brasileiro, amparado pela sua regulação, pode ser caracterizado como um monopólio natural, não típico, desprovido de comportamento concorrencial.</p> <p>Contudo, a estrutura do mercado de praticagem no Brasil encontra corroboração nas experiências internacionais. Na Europa, a maioria dos práticos é autônomo e os serviços de praticagem são organizados em entidades econômicas independentes. Já nos Estados Unidos, apesar de cada estado ter sua própria regulação, também não há concorrência no mercado e, em cada porto ou área, há apenas uma associação ou sistema de rodízio.</p> <p>É importante destacar que houve tentativas de introduzir a concorrência no mercado de praticagem em alguns países do mundo. Problemas de segurança e de qualidade no serviço de praticagem logo se apresentaram, em países como Argentina e Austrália. Após reconhecer os danos que a introdução da concorrência trouxe ao mercado, o governo da Argentina introduziu uma nova legislação para regular novamente o serviço de praticagem. Já no caso da Austrália, houve um aumento significativo do número de acidentes, e a consequente queda na qualidade do serviço. O governo daquele país reestruturou o serviço de praticagem com base no <i>benchmark</i> da Europa e dos Estados Unidos.</p> <p>Analisando os serviços de praticagem de vários portos da Europa, nota-se que a praticagem no Brasil já é regulada de maneira semelhante aos países daquele continente. Na maioria dos países avaliados, os práticos são profissionais autônomos trabalhando por meio de associações. Nota-se também que a maior parte dos serviços de praticagem é regulada pela Autoridade Marítima do país, exatamente como no Brasil.</p> <p>Portanto, o mercado de serviços de praticagem é estruturado no Brasil de tal maneira que há pouco espaço para concorrência. Além das razões ambientais e de segurança que levam a tal modelo de mercado, há também fundamentos econômicos que o induzem a tal modelo. Além disso, as próprias experiências internacionais reforçam a eficiência da estrutura adotada atualmente no Brasil.</p>	
--	---	--

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 1.3 A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL 1.3.5 Alemanha Página 10</p> <p>O serviço é prestado por práticos autônomos, divididos em distritos e organizados em associações. Cada associação elege um diretor que a representa em um conselho federal, a Câmara Federal dos Práticos, bem como um presidente para a Câmara. As associações são supervisionadas pelo governo federal.</p> <p>Todos os portos, com exceção de Hamburgo e Bremerhaven, que possuem os próprios serviços de praticagem local, utilizam os serviços dos práticos distritais.</p> <p>A precificação é estabelecida pelo Ministério dos Transportes, após audiência com membros dos estados costeiros alemães e dos práticos. Em geral, os ativos (estações e lanchas) pertencem ao Estado. A gestão e manutenção dos serviços são de responsabilidade dos práticos, que têm um orçamento anual aprovado pelo governo. As despesas são cobertas pelas taxas de praticagem, que são recolhidas pelo governo.</p>	<p>O serviço é prestado por práticos autônomos, divididos em distritos e organizados em associações. Cada associação elege um diretor que a representa em um conselho federal, a Câmara Federal dos Práticos, bem como um presidente para a Câmara. As associações são supervisionadas pelo governo federal.</p> <p>Todos os portos, com exceção de Hamburgo e Bremerhaven, que possuem os próprios serviços de praticagem local, utilizam os serviços dos práticos distritais.</p> <p>As estações e lanchas de praticagem são de propriedade do Estado, com exceção da área de Wismar, Rostock e Stralsund, onde as lanchas de praticagem são de propriedade de uma empresa privada.</p> <p>A precificação é estabelecida pelo Ministério dos Transportes, após audiência com membros dos estados costeiros alemães e dos práticos. Em geral, os ativos (estações e lanchas) pertencem ao Estado. A gestão e manutenção dos serviços são de responsabilidade dos práticos, que têm um orçamento anual aprovado pelo governo. As despesas são cobertas pelas taxas de praticagem, que são recolhidas pelo governo.</p>	<p>É preciso esclarecer ao leitor que nem em todos os países a contratação do serviço de praticagem compreende prático, lancha e atalaia. As sociedades de praticagem no Brasil independem de quaisquer subsídios públicos ou privados para arcarem com suas despesas, as quais incluem custos com aquisição de equipamentos e embarcações, manutenção de instalações (sede administrativa e atalaia) e das próprias lanchas, combustível, salários de funcionários e outros custos afins.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 5.3 METODOLOGIA DE PRECIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO</p> <p>Etapas 1 – subitem 1.2</p> <p>Página 24</p> <p>1.2. Estimação dos custos operacionais de uma Estrutura Inicial de Referência (EIR)</p> <p><i>Essa estimativa será feita considerando-se o investimento necessário para a operação da praticagem na ZP (itens de custo constantes no Anexo 1). O investimento necessário deve ser distribuído ao longo de sua vida útil, permitindo que sejam então determinados os custos operacionais da EIR.</i></p>	<p>1.2. Estimação dos custos operacionais de uma Estrutura Inicial de Referência (EIR)</p> <p><i>Essa estimativa será feita considerando-se o investimento necessário para a operação da praticagem na ZP, incluindo todas as empresas existentes (itens de custo exemplificativos constantes no Anexo 1). O investimento necessário deve ser distribuído ao longo de sua vida útil, mediante uma avaliação atual do valor comercial do ativo e de sua vida útil restante, permitindo então que sejam determinados os custos operacionais da EIR.</i></p>	<p>No caso de uma ZP com mais de uma empresa de praticagem, deverão ser considerados os custos de todas elas. Caso contrário, o próprio objetivo regulatório da viabilidade financeira do ofertante ficará comprometido, os preços cobrados não cobrirão os custos e os ofertantes não conseguirão corresponder às suas obrigações de investimento e qualidade dos serviços.</p> <p>Ademais, o Anexo I deve ser exemplificativo e não determinativo, de modo a possibilitar a abrangência de todas as especificidades de custos de cada ZP.</p> <p>Quanto à distribuição dos investimentos ao longo de sua vida útil, sugere-se que seja feita uma avaliação do valor comercial do ativo hoje, bem como uma análise de sua vida útil restante, metodologia esta que permite auferir com precisão o valor atual dos ativos, inclusive considerando reparos e <i>upgrades</i>, caso existam, o que não seria possível com uma simples avaliação do valor do ativo na época de sua compra.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 5.3, Etapa 1, subitem 2.1, página 25</p> <p>2.1. Identificação de um valor médio de remuneração de uma dada região de referência (RR)</p> <p><i>A partir de estudos internacionais, deve ser identificada uma Região de Referência (RR), levantando-se o valor médio pago pelos serviços de praticagem para um dado período de análise. Esse valor deve ser convertido para a moeda nacional pela utilização da taxa de câmbio de paridade de poder de compra/consumo das famílias (R\$/US\$).</i></p>	<p>2.1. Identificação de um valor médio de remuneração de uma dada região de referência (RR)</p> <p><i>A partir de estudos internacionais, deve ser identificada, para cada ZP brasileira, uma Região de Referência (RR), onde sejam executadas manobras de praticagem similares às da ZP nacional. Para a escolha da RR, devem ser considerados todos os seguintes critérios objetivos de similitude:</i></p> <p><i>(i) <u>Porte dos navios manobrados: a maior arqueação bruta da ZP nacional e da RR deverá ser a mesma.</u></i></p> <p><i>(ii) <u>Amplitude máxima de maré: a ZP nacional e a RR deverão ter amplitude máxima de maré semelhante e, conseqüentemente, a mesma intensidade de corrente de maré.</u></i></p> <p><i>(iii) <u>Existência de manobras em espaços confinados: deverá ser verificado se a ZP nacional e a RR manobram embarcações em espaços confinados (obstáculos muito próximos ao entorno do navio), com alto risco de incidentes/acidentes;</u></i></p> <p><i>(iv) <u>Manobras em janelas restritas de maré (tidal window): deverá ser verificado se a ZP nacional e a RR executam manobras em janelas restritas de maré, o que eleva a complexidade e o risco das mesmas.</u></i></p> <p><i>A RR escolhida deverá contemplar o maior número de critérios de similitude.</i></p> <p><i>Identificada a RR, levanta-se o valor médio pago pelos serviços de praticagem para um dado período de análise. Esse valor deve ser convertido para a moeda nacional pela utilização da taxa de câmbio de paridade de poder de compra/consumo das famílias (R\$/US\$), multiplicado por fator corretor do custo de vida de cada país.</i></p>	<p>O uso da ferramenta <i>benchmarking</i> exige alguns cuidados, sobretudo no tocante à escolha do <i>benchmark</i>. Caso a seleção do <i>benchmark</i> seja inadequada, e a melhor prática escolhida seja incompatível e incomparável com a EIR, o processo de sua implementação estará completamente fadado ao insucesso.</p> <p>Considerando o propósito de regular o preço máximo do serviço de praticagem no Brasil, o <i>benchmark</i> escolhido deverá oferecer um serviço de praticagem similar ao da ZP nacional. Apenas serviços relativamente similares podem ser comparáveis entre si no que tange aos preços praticados.</p> <p>Serviços de praticagem distintos naturalmente terão preços diferentes e uma tentativa de aproximar seus preços poderá comprometer a qualidade do próprio serviço da ZP regulada, uma vez que se trata de serviço distinto do oferecido pelo <i>benchmark</i>, o que interfere diretamente no preço cobrado.</p> <p>Portanto, será necessário que a CNAP determine um <i>benchmark</i> internacional para cada uma das ZPs brasileiras.</p> <p>Ademais, considerando a natureza dos serviços de praticagem, serão necessários critérios objetivos para avaliar se tais serviços são suficientemente semelhantes entre si, garantindo, assim, que a escolha do <i>benchmark</i> seja adequada. Os critérios propostos garantirão similitude suficiente entre as manobras de ambas as praticagens para que, num segundo momento, possam ser comparadas quanto ao preço que praticam.</p> <p>Ademais, a conversão das moedas não é suficiente para estabelecer a paridade de poder de compra entre os países. Índices como o Big Mac Index devem ser considerados.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Item 3. DETERMINAÇÃO DO PREÇO MÉDIO PADRÃO POR MANOBRA NA ZP</p> <p>Página 25</p> <p>3.2. Cálculo do valor base por manobra <i>O valor base por manobra (VB) resultará da multiplicação do valor base por hora de manobra (3.1) pelo tempo médio de manobra (2.4).</i></p>	<p>3.2. Cálculo do valor base por manobra <i>O valor base por manobra (VB) resultará da multiplicação do valor base por hora de manobra (3.1) pelo tempo médio da Estrutura Inicial de Referência (1.1).</i></p>	<p>O item 3, que contém o subitem 3.2, dá os passos para o cálculo do preço médio padrão por manobra na ZP. Frisa-se, o preço médio que está sendo determinado é para a ZP brasileira. Nada mais lógico que, para tanto, seja considerado o tempo médio de manobra da ZP nacional. Contudo, ao colocar entre parênteses o item 2.4, a CNAP está considerando para o cálculo do preço médio padrão da ZP o tempo médio de manobra do <i>benchmark</i>, obtido no item 2.4, o que não se pode admitir.</p>
<p>Página 25</p>	<p>INCLUSÃO: Na página 25, deverá ser incluído entre os atuais itens 3.2 e 3.3, um novo item, que conterá a seguinte redação:</p> <p>3.3. Definição do Fator de Singularidade da ZP (Fator k) <i>É calculado a partir dos seguintes indicadores, apenas e unicamente quando a RR (benchmark) escolhida não apresentar todas as mesmas características de singularidade avaliadas quando da identificação da Região de Referência (2.1): (i) Porte dos navios manobrados; (ii) amplitude máxima de maré; (iii) existência de manobras em espaços confinados; (iv) manobras em janelas restritas de maré (tidal window). Será maior ou igual a zero. Se o benchmark internacional apresentar as mesmas características quanto a todos estes quatro critérios, o Fator k será zero. Para aquelas características que não sejam encontradas no benchmark, será atribuído valor superior a zero ao Fator k.</i></p> <p>3.3.1. Os critérios para cálculo do Fator k deverão ser definidos pela CNAP, conjuntamente com o representante de cada ZP, elaborando uma matriz de decisão para gerar o coeficiente multiplicador.</p> <p>Obs.: O atual item 3.3 deverá ser renumerado e passará a ser 3.4. e assim sucessivamente.</p>	<p>Devido à extrema importância de se escolher acertadamente o <i>benchmark</i>, a metodologia deve também considerar, para alguns poucos casos, a possibilidade de não encontrar um <i>benchmark</i> no qual se verifiquem os 4 critérios de similaridade indicados na contribuição acima.</p> <p>Assim, para evitar que isso ocorra, deverá ser incluído na equação para a determinação do preço médio padrão (<i>price cap</i> referencial) um multiplicador que reflita as singularidades da ZP em questão, caso tais especificidades não se verifiquem totalmente no <i>benchmark</i> escolhido.</p>

		<p>O <i>Fator k</i> representa o nível de singularidade da ZP e interfere diretamente na complexidade dos serviços/manobras prestados, impactando diretamente no preço a ser praticado. Deve ser valorado e considerado para o cálculo do preço médio padrão por manobra da ZP apenas quando o <i>benchmark</i> não for suficientemente similar àquela, considerando os 4 critérios de similaridade apresentados anteriormente quando da escolha do <i>benchmark</i> internacional.</p> <p>O fator de singularidade da ZP (Fator <i>k</i>), caso o <i>benchmark</i> não o contemple totalmente, deverá ser uma variável considerada na precificação do serviço, pois reflete condições operacionais que justificam uma remuneração superior, tal como ocorre com os fatores Q, A e B, considerados pela CNAP em suas equações.</p>
--	--	--

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Página 25 Item 3, subitem 3.3</p>	<p>INCLUSÃO: Na página 25, deverá ser incluído o subitem 3.4.1 (renumerado), que conterá a seguinte redação:</p> <p><i>3.4.1. Os critérios para cálculo do Fator Q deverão ser definidos pela CNAP, conjuntamente com representante de cada ZP, elaborando uma matriz de decisão para gerar o coeficiente multiplicador.</i></p>	<p>Em face das especificidades de cada ZP, há a necessidade da cooperação das empresas de praticagem locais, a fim de permitir uma definição adequada do Fator Q.</p>
<p>Página 26 Etapa 2, itens 2 e 3</p>	<p>INCLUSÃO: Na página 26, deverão ser incluídos os subitens 2.1 e 3.1, que conterão a seguinte redação:</p> <p><i>2.1. Os critérios para cálculo do Fator B deverão ser definidos pela CNAP, conjuntamente com representante de cada ZP, elaborando uma matriz de decisão para gerar o coeficiente multiplicador.</i></p> <p><i>3.1. Os critérios para cálculo do Fator A deverão ser definidos pela CNAP, conjuntamente com representante de cada ZP, elaborando uma matriz de decisão para gerar o coeficiente multiplicador.</i></p>	<p>Em face das especificidades de cada ZP, há a necessidade da cooperação das empresas de praticagem locais, a fim de permitir uma definição adequada dos Fatores A e B.</p>
<p>Item 3.5, página 26</p> <p>3.5. Determinação do preço médio padrão por manobra (<i>price cap</i> referencial), considerando o valor base, o Fator Q e a incidência de tributos</p> <p><i>O preço médio padrão por manobra será determinado conforme a equação:</i></p> $\text{Price Cap Referencial} = \frac{[VB \times (1 + Q)]}{(1 - t)}$ <p>Onde: VB: valor base por manobra Q: fator de qualidade t: alíquota referente à tributação</p>	<p>3.6 (renumerado). Determinação do preço médio padrão por manobra (<i>price cap</i> referencial), considerando o valor base, o Fator Q, o Fator k e a incidência de tributos</p> <p><i>O preço médio padrão por manobra será determinado conforme a equação:</i></p> $\text{Price Cap Referencial} = \frac{[VB \times (1 + Q) \times (1 + k)]}{(1 - t)}$ <p>Onde: VB: valor base por manobra Q: fator de qualidade k: fator de singularidade t: alíquota referente à tributação</p>	<p>Idem à contribuição do Fator k.</p>
<p>Item 4, página 26</p> <p>4. Cálculo do <i>price cap</i> final por manobra</p> <p><i>O cálculo será feito de acordo com a equação:</i></p> $\text{Price cap final} = [(VB \times \text{Fator A}) \times \text{Fator B}] \times \frac{(1 + Q)}{(1 - t)}$ <p>Onde: VB: valor base por manobra. Fator A: faixas de AB Fator B: tempos (áreas da ZP) Q: fator de qualidade</p>	<p>4. Cálculo do <i>price cap</i> final por manobra</p> <p><i>O cálculo será feito de acordo com a equação:</i></p> $\text{Price cap final} = [(VB \times \text{Fator A}) \times \text{Fator B}] \times \frac{(1 + Q) \times (1 + k)}{(1 - t)}$ <p>Onde: VB: valor base por manobra Fator A: faixas de AB Fator B: tempos (áreas da ZP) Q: fator de qualidade k: fator de singularidade t: alíquota referente à tributação</p>	<p>Idem à contribuição do Fator k.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Página 27 (após todo o item 5.3)</p>	<p>INCLUSÃO: Na página 27, deverá ser incluído novo item (5.4), que conterà a seguinte redação:</p> <p>5.4. APLICAÇÃO DA METODOLOGIA DE PRECIFICAÇÃO</p> <p>Como as empresas e associações de praticagem já se encontram em funcionamento, possuindo contratos de prestação de serviço em vigor, a aplicação da metodologia proposta necessitará passar por um período de transição antes de ser totalmente implementada.</p> <p>Em respeito ao ato jurídico perfeito e ao direito de propriedade (<i>caput</i> do art. 5º e inciso XXXVI da CF/88), a metodologia proposta deverá respeitar os contratos atualmente vigentes nas Zonas de Praticagem.</p> <p>Portanto, as planilhas de precificação serão aplicadas e produzirão efeitos apenas quanto aos futuros contratos, e desde que haja litígio, cabendo, então, à Autoridade Marítima aplicar a presente metodologia de precificação.</p>	<p>Como as empresas e associações de praticagem já se encontram em funcionamento há décadas, possuindo contratos de prestação de serviços em vigor, a aplicação da metodologia da CNAP deverá, necessariamente, respeitar os mencionados contratos, sob pena de violar o preceito constitucional que protege o ato jurídico perfeito. O ato jurídico perfeito e acabado, veiculado em contrato livremente formalizado entre as partes, de acordo com a legislação vigente à época, tem valor legal e deve ser respeitado.</p> <p>Portanto, a regulação de preços de praticagem produzirá efeitos apenas para os futuros contratos. Ocorrendo de forma diversa, deverá ser declarada a inconstitucionalidade do ato normativo da Marinha que determinar a fixação de preços também para os contratos atualmente vigentes.</p>

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO		JUSTIFICATIVA			
ANEXO I – ITENS COMPONENTES CUSTOS DE PRATICAGEM Página 31	DOS	<p>INCLUSÃO: Na página 31, após a tabela denominada “Seguro”, deve ser incluída uma nova planilha, intitulada “Previdência Privada”:</p> <table> <tr> <td>PREVIDÊNCIA PRIVADA</td> <td>Contribuição Previdenciária Privada do Prático</td> </tr> </table>	PREVIDÊNCIA PRIVADA	Contribuição Previdenciária Privada do Prático	<p>Ao confrontar os itens de custo do Anexo I com os custos efetivamente necessários para a operação da praticagem, verifica-se que o custo com Previdência Privada dos Práticos não foi contemplado pela CNAP em seu Anexo I. A totalidade dos custos e investimentos deve ser considerada para que os preços sejam suficientes para remunerar adequadamente a ZP, cobrindo os custos incorridos e possibilitando, assim, que os ofertantes consigam cumprir as suas obrigações de investimento e qualidade dos serviços.</p>	
		PREVIDÊNCIA PRIVADA	Contribuição Previdenciária Privada do Prático			
ANEXO I – ITENS COMPONENTES CUSTOS DE PRATICAGEM Página 31	DOS	<p>INCLUSÃO: Na página 31, após a tabela denominada “Previdência Privada” (proposta acima), deve ser incluída uma nova planilha, intitulada “Provisão para devedores duvidosos”:</p> <table> <tr> <td>PROVISÃO PARA DEVEDORES DUVIDOSOS</td> <td>Despesas com inadimplência de clientes</td> </tr> </table>	PROVISÃO PARA DEVEDORES DUVIDOSOS	Despesas com inadimplência de clientes	<p>Faz parte do planejamento contábil financeiro de qualquer empresa, assim como da praticagem (que é uma empresa), ter o provisionamento para o inadimplemento de clientes.</p>	
		PROVISÃO PARA DEVEDORES DUVIDOSOS	Despesas com inadimplência de clientes			
ANEXO I – ITENS COMPONENTES CUSTOS DE PRATICAGEM Página 33	DOS	<p>INCLUSÃO: Na página 33, após a tabela denominada “Investimento – Apoio em terra”, deve ser incluída uma nova planilha, intitulada “Investimento - Treinamento”:</p> <table> <tr> <td rowspan="2">INVESTIMENTO</td> <td>Treinamento</td> </tr> <tr> <td>Gastos com treinamento de Prático e funcionários das Empresas em cursos no Brasil e no exterior.</td> </tr> </table>	INVESTIMENTO	Treinamento	Gastos com treinamento de Prático e funcionários das Empresas em cursos no Brasil e no exterior.	<p>Ao confrontar os itens de custo do Anexo I com os custos efetivamente necessários para a operação da praticagem, verifica-se que o custo com Treinamento dos Práticos e dos funcionários das empresas não foi contemplado pela CNAP em seu Anexo I. A totalidade dos custos e investimentos deve ser considerada para que os preços sejam suficientes para remunerar adequadamente a ZP, cobrindo os custos incorridos e possibilitando, assim, que os ofertantes consigam cumprir as suas obrigações de investimento e qualidade dos serviços.</p>
		INVESTIMENTO		Treinamento		
Gastos com treinamento de Prático e funcionários das Empresas em cursos no Brasil e no exterior.						