

## ENVIO DE CONTRIBUIÇÕES REFERENTES 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 DOS PORTOS E TERMINAIS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

**CPF/CNPJ:** 36.251.700/0001-04

**EXTRATO:** Crítica à proposta de metodologia para a regulação dos serviços de praticagem no que diz respeito ao estabelecimento de parâmetros para a definição de price cap, estrutura de preços e outros aspectos.

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

### CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS - NOTA TÉCNICA

Tendo em vista a publicação para consulta pública da proposta acima referida o Sindicato de Práticos dos Portos e Terminais do Estado do Rio de Janeiro vem apresentar sua crítica à proposta formulada.

Nos furtamos a apresentar uma avaliação completa da metodologia proposta bem como uma proposta alternativa em benefício da intervenção do Conselho Nacional de Praticagem, que representa a proposta consensual dos práticos brasileiros.

Nos limitaremos, portanto, a tratar de questão que não é específica da ZP 15 - Estado do Rio de Janeiro, mas que tem grande importância nessa ZP tanto do ponto de vista operacional quanto econômico.

Como é sobejamente conhecido concentra-se no Rio de Janeiro uma parcela significativa das atividades relacionadas à prospecção e exploração de petróleo e gás na costa brasileira e como consequência um tráfego acentuado de embarcações relacionadas com a atividade.

O primeiro aspecto a destacar é que boa parte das embarcações envolvidas com o setor, que frequentam a ZP 15, pertence ao grupo de apoio marítimo, popularmente conhecido como embarcações off-shore.

Número significativo destas embarcações, por suas dimensões reduzidas e características especiais, são dispensadas da obrigatoriedade da utilização de prático a bordo para a movimentação dentro da zona de praticagem. Entretanto algumas o utilizam em manobras específicas ou quando o Comandante não tem familiaridade com a zona, o que nos obriga a considerar a possibilidade desse

uso eventual na logística de atendimento do serviço. Adicionalmente, apesar da não utilização intensiva do práctico, essas embarcações utilizam intensivamente a estrutura da atalaia na informação dos movimentos de outras embarcações e na coordenação dos cruzamentos nos locais em que as dimensões dos canais de acesso impedem ou restringem a passagem de mais de uma embarcação simultaneamente.

Aspecto a destacar é que o grande número de embarcações nas condições acima citadas torna a gestão dos movimentos bastante complexa, pela imprevisibilidade de sua ocorrência, já que por não serem serviços previamente solicitados à atalaia só são conhecidos quando já estão sendo realizados, seja através da comunicação dos próprios comandantes ou a partir do rastreamento do tráfego realizado através dos equipamentos da atalaia.

Essa condição representa um gargalo do sistema e com frequência manobras são postergadas ou interrompidas, após já iniciadas, pela impossibilidade de cruzamento em determinados locais ou utilização simultânea de bacias de manobra.

O segundo grupo de embarcações relacionados com a indústria do petróleo e gás é a dos navios tanque, químicos e gaseiros, cujas características impõem a obrigatoriedade do uso de práctico e os riscos envolvidos impõem cuidados especiais, seja na utilização dos canais de acesso, seja nas manobras de atracação e desatracação.

Por essas condições especiais, as tabelas de preço do serviço de praticagem, negociadas no bojo dos acordos de prestação de serviços com os usuários, são diferentes das tabelas aplicadas aos navios de carga geral, passageiros e containers.

Esta diferenciação que se define na estrutura de preços do serviço de praticagem, questão ainda não discutida na proposta de metodologia apresentada pelo CNAP, mas cujas características serão necessariamente limitadas pelos seus parâmetros, não é contemplada na formulação descrita na metodologia.

Ainda mais preocupante, a diferenciação de preços por tipo de navio, cuja existência foi constatada pelo CNAP nas tabelas atualmente existentes, é descrita na proposta apresentada como um exemplo de discriminação de preços de terceiro grau, característica que define o poder monopolista do fornecedor do serviço.

Na realidade, a existência de tabelas diferenciadas por tipo de navio ou berço de atracação é característica comum aos serviços de praticagem de portos em que há uma grande diversidade no tráfego de embarcações e funciona como um mecanismo para diferenciar níveis diferentes de dificuldade ou risco específicos de cada manobra que não são quantificáveis com a simples utilização de parâmetros como arqueação bruta, distância navegada ou tempo de duração da manobra.

Na mesma linha, a diferenciação não caracteriza imposição ou poder monopolista do lado do fornecedor de serviços, sendo prática usual e de consenso nos acordos de prestação de serviços, cuja origem, distante no tempo, remonta ao princípio das discussões que deram origem aos acordos atualmente em vigor.

Característica que reflete poder de mercado, porém do lado do tomador de serviço, é a imposição de reduções ou bônus de frequência para usuários cujas condições das embarcações ou da manobra em nada justificam um preço menor do que o cobrado aos demais, mas que são admitidos, especialmente nos casos em que a alternativa à aceitação do preço imposto é a judicialização da discussão, com a tradicional demora das decisões do judiciário, período durante o qual os serviços têm que continuar a ser prestados, frequentemente sem pagamento ou na melhor das hipóteses pelo preço proposto pelo tomador de serviço e acolhido pelo poder judiciário até a decisão final. Temos em nossa ZP processos semelhantes que perduram há anos, sem solução.

Finalmente temos, com alguma frequência no Rio de Janeiro, embarcações especiais, denominadas plataformas de prospecção, exploração etc, FPSOs e diques flutuantes que transportam essas embarcações em seu interior. Estas embarcações, normalmente sem propulsão própria, mas mesmo que a possuam conduzidas com o apoio de rebocadores, tem características totalmente diferentes das dos navios tanque e das embarcações de apoio marítimo.

Sua movimentação depende de reuniões técnicas prévias cujas conclusões envolvem diversos setores, inclusive a administração dos aeroportos. Em geral são operações cercadas de cuidados específicos e limitadas pelas condições estabelecidas pelas empresas seguradoras, já que os valores e riscos envolvidos são extremamente elevados.

O tempo de manobra, as condições meteorológicas que devem ser ideais, o número de práticos envolvidos e as dificuldades da manobra impõem a existência de tabelas específicas que vêm sendo desenvolvidas em discussões com os usuários desde o surgimento desse tipo de operação na ZP. O parâmetro de cobrança é o número de movimentos, unidade definida em função das operações que o caracterizam. Assim a atracação e amarração de uma plataforma num estaleiro, o posicionamento da plataforma num fundeadouro com a fixação do número de âncoras necessário para a estabilização, a navegação de entrada etc caracterizam movimentos cujo valor é definido nos acordos de prestação de serviço.

Parâmetros como arqueação bruta ou distância navegada são incapazes de valorar de maneira adequada o preço desses serviços, que constituem uma parcela muito reduzida do movimento de embarcações na ZP, mas extremamente sensíveis em função de suas particularidades.

Preocupa-nos, portanto, na metodologia proposta, ainda que apenas esboçada em suas minúcias, a falta da abertura necessária para o estabelecimento de parâmetros que contemplem a precificação, não apenas do navio tipo mais comum, mas daquelas embarcações cujas características de manobra incluem um adicional de dificuldade ou de risco sem que esse acréscimo seja quantificável simplesmente com a aplicação de fórmulas que considerem tempo de manobra e arqueação bruta. Ainda, a impossibilidade pelo padrão proposto de quantificar preços de serviços cuja realização envolve recursos humanos e materiais totalmente dissociados da arqueação bruta ou do tempo de prático a bordo na execução da manobra.

Propomos assim, que a estrutura de preços desenvolvida através de negociações locais, com base nas características específicas de cada ZP, seja considerada na definição do price cap, caso esta opção, de difícil aplicação em nosso ponto de vista, pela assimetria de informações e dificuldade de comparação, seja realmente implementada.