

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

IMPORTANTE: As contribuições que não se tratam 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 Nacional das Empresas de Navegação Marítima
CPF/CNPI: 33.146.952/0001-77

EXTRATO: Estabelecimento de lotação de práticos nas ZP e redimensionamento das ZP

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM – CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS – MODELO NOTA TÉCNICA

No processo de regulação, o número de práticos qualificados em uma determinada ZP deverá ser um fator de grande importância para a definição das tarifas, pois, ao mesmo tempo em que o aumento da lotação da ZP facilita a disponibilidade para atendimento às embarcações, condição essencial para a qualidade do serviço, ele acrescenta novos Práticos que deverão ser potencialmente remunerados pelas tarifas praticadas.

É certo que um dos fatores primordiais para a segurança da navegação é a prevenção à fadiga do Prático, durante a prestação do serviço, tema que é abordado com bastante profundidade pela Autoridade Marítima na NORMAM-12/DPC, que estabelece as Normas da AM para o Serviço de Praticagem, onde é determinado o número de horas contínuas de serviço, horas máxima por dia, por períodos semanais, etc..., mas não define o período mínimo em que cada Prático deverá estar disponibilizado para exercer a atividade para a qual foi habilitado e ocupa uma vaga da Lotação daquela ZP. Existe uma determinação para que o Prático seja incluído em pelo menos um Período de Escala no mês, entretanto não há qualquer previsão para um número mínimo de dias em que deverá permanecer na Escala. Está previsto, também, um número mínimo de manobras por mês / semestre, que cada Prático deverá executar para manter sua habilitação, entretanto, tal exigência não assegura a sua disponibilidade por um número mínimo de dias.

A ausência de um limite mínimo de período em disponibilidade do Prático, pode dar margem a um série de manipulações na programação das manobras, desde o simples atraso no embarque do Prático até a criação de “restrições técnicas” para horário adequado para as movimentações portuárias, antecipação dos períodos mínimos para marcação da manobra, etc... todas elas retirando a flexibilidade operacional das empresas de navegação, que dependem da agilidade dos setores de apoio para minimizar as estadias nos portos. Ainda que a fixação da Lotação de cada ZP, seja tarefa designada para a Autoridade Marítima, a CNAP deveria estabelecer regras para o cálculo do número adequado de Práticos, levando em consideração não só o tempo máximo de serviço, para assegurar a prevenção à fadiga, mas também o tempo mínimo em disponibilidade que cada prático deverá cumprir, sem o que a Lotação prevista nas Normas poderá não atender as necessidades reais do setor.

Adicionalmente, a CNAP deveria analisar e propor soluções logísticas para reduzir o tempo perdido e o custo adicional incorrido, em decorrência das movimentações desnecessárias para atender as conveniências das escalas de rodízio de determinadas ZP's. É incompreensível que Práticos desembarcados em Itacoatiara iniciem uma demorada e onerosa viagem de retorno a Belém, por terra e via aérea partindo de Manaus, enquanto outros Práticos estão fazendo o trajeto inverso, para embarcar em Itacoatiara, na travessia de descida para saída do rio Amazonas. Nas ZP's em que existem mais de um local de embarque do Prático (ZP 01 – Fazendinha, Itacoatiara, Santarém, ZP 02 – Manaus e Itacoatiara, ZP 05 – Pecém e Fortaleza, ZP 09 – Suape e Recife, ZP 15 – Rio de Janeiro, Baía de Sepetiba, Forno, etc...) seria necessário oficializar a existência de mais de uma estação, para que assegurar a disponibilidade contínua para as embarcações que demandem o serviço.

Outras soluções, visando a redução de custos a melhoria do atendimento, deveriam ser analisadas pela CNAP, tais como a ampliação da ZP 01 até o porto de Manaus, eliminando a complicada troca de práticos em Itacoatiara, para os navios que fazem a linha regular até aquele porto, incluindo talvez uma divisão da aérea de atuação dos Práticos naquela região, segregando os serviços de travessia das manobras portuárias. Também poderia ser analisada a separação da ZP 15 em 2 setores independentes, sendo um para o porto do Rio de Janeiro e litoral norte e o outro para a Baía de Sepetiba e Angra dos Reis. No sentido inverso, poderia ser considerada a fusão da ZP 06 - Areia Branca com ZP 07 – Natal , cuja movimentação parece não justificar a manutenção de um total de 10 Práticos habilitados. Análise semelhante poderia ser feita para a ZP 13 – Ilhéus. que poderia ser incorporada à Baía de Todos os Santos.