



**Filiada à**  
**AAPA – Associação de Autoridades Portuárias das Américas**  
**LATIN PORTS – Associação Latino-Americana de Portos e Terminais**

Nº 057/ 2013

Rio de Janeiro, 03 de abril de 2013.

Ao Exmo. Sr.  
Vice-Almirante  
**ILQUES BARBOSA JUNIOR**  
Presidente da CNAP

C/C Sr. LUIZ CLAUDIO MONTENEGRO  
Representante da SEP na CNAP

**Ref.: Decreto nº 7.860, de 2012. Praticagem. Contribuições da ABTP à CNAP.**

Exmo. Sr. Almirante,

Preliminarmente, queremos agradecer a oportunidade concedida à ABTP de trazer suas contribuições pessoalmente à Comissão Nacional sobre Assuntos da Praticagem (CNAP), as quais seguem abaixo e foram feitas com a firme intenção de buscar os elevados interesses nacionais, notadamente os da eficiência, segurança e custos competitivos para os serviços em tela.

A **Associação Brasileira de Terminais Portuários – ABTP** conta com 85 empresas associadas, titulares de terminais privados e arrendados, responsáveis pela movimentação de aproximadamente 90% do total da movimentação de cargas portuárias nos portos públicos e privados, e que, no ano passado, responderam pela movimentação de 65% das cargas exportadas e importadas, volume em torno de 600 milhões de toneladas, tendo entre as associadas a Petrobras/Transpetro e a Vale, entre outras. Assim, reconhecemos a importância do serviço de praticagem para a entrada e saída dos navios, com segurança, nos portos e terminais. E da mesma forma, a necessidade de que o mesmo seja mantido em alto nível de qualidade, de disponibilidade e em especial, regulado economicamente.

Entretanto, o que temos visto ao longo dos anos tem sido a completa ausência de regulação econômica de uma atividade monopolista, o que contribuiu para introduzir e manter distorções no custeio do serviço,

com insatisfação generalizada dos que dele necessitam por imposição legal. Além de estar na direção inversa da política governamental de redução do chamado custo Brasil e de atração de investimentos para o setor portuário, como pudemos ver, por exemplo, com a MP 595/2012. Também é consenso entre os tomadores do serviço que certas exigências/requisitos da autoridade marítima, contidas na Norma própria (NORMAM 12), burocratizam em demasia a requisição do serviço, impedem a concorrência e podem ser aperfeiçoadas, sempre em juízo da segurança e da qualidade.

Assim, a ABTP vê a ativação da CNAP com esperança e com a expectativa de que os propósitos de sua criação, quais sejam, propor metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem, propor preços máximos do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem, propor medidas para o aperfeiçoamento da regulação do serviço de praticagem em cada Zona de Praticagem (ZP) e propor abrangência de cada ZP, serão efetivamente cumpridos.

### **DAS CONTRIBUIÇÕES: METODOLOGIA, REGULAÇÃO E ZPS**

Passemos às contribuições propriamente ditas, as quais se dividem em 3 grupos, a saber: 1) as referentes à metodologia de precificação ou regulação dos preços do serviço; 2) as referentes ao aperfeiçoamento da regulação do serviço e 3) as referentes à abrangência das ZPs.

Com relação à **metodologia para regulação de preços do serviço**, a mesma atribuiu, no nosso entendimento, um peso elevado aos *benchmarks* internacionais na precificação. Entendemos que é preciso se ater às peculiaridades locais de custos e demanda, tendo em conta as diferenças existentes nas políticas públicas e serviços prestados no Brasil e em outros países. A metodologia deve ser própria e atender as características regionais.

Outro ponto discutível diz respeito aos critérios de “**qualidade**” a ser exercido pelos serviços de praticagem. Na fórmula de precificação sugerida, ela consta como uma variável Q. Não há que se falar em variável de “qualidade” para um serviço essencialmente necessário à segurança da tráfego aquaviário. O serviço de praticagem pressupõe qualidade total. O critério de qualidade apresenta conceito subjetivo na proposta apresentada e deve ser repensada a sua aceitação como variável.

**Fixar preços máximos** dos serviços de praticagem para realização das manobras de/para áreas de fundeio, visando regulamentação e incentivo aos armadores

---

para utilização dessas áreas é uma outra sugestão que, entendemos, deve ser estudada com profundidade. Fixação de preços não combina com livre competição. E é através desta última que poder-se-á chegar a preços mais competitivos. Os preços máximos, se adotados, devem buscar refletir a realidade da manobra, incentivando a utilização das áreas de fundeio, sem adicional de custos finais de praticagem. Isso será muito importante para contribuir com a segurança das embarcações, redução do número de embarcações fundeadas fora da área abrigada (na barra), reduzir riscos de acidentes, agilizar as manobras de/para berços de atracação nos portos e principalmente aumentar a eficiência do sistema portuário através da menor ociosidade dos terminais/berços, entre outros. Assim, o recomendado seria limitar o preço final das duas manobras (barra-fundeio + fundeio-porto/atracado) e vice versa, ao mesmo valor de uma manobra direta, sem a utilização da área de fundeio, ou a adicionais mínimos que não inviabilizem a atratividade da utilização da área de fundeio, principalmente para navios de contêineres. Aplicar essa metodologia nos portos com áreas de fundeio já homologadas e que estejam no interior da mesma área abrigada do porto (exemplos: Baía da Guanabara, Baía de Sepetiba e Baía da Ilha Grande).

Com relação ao **aperfeiçoamento da regulação do serviço**, cabe mencionar que os atuais procedimentos operacionais fixados pela praticagem para realização dos pedidos de marcação de manobras prejudicam os Terminais Portuários. O excessivo tempo de antecedência para marcação de manobras e a não aceitação de pedidos de marcação de manobras no período noturno (entre 18:00h e 6:00h) são problemas que dificultam toda programação dos Portos. No Porto de Itaguaí chega-se a exigir o mínimo de 3 horas de antecedência para marcação de manobras e não se aceitam pedidos de marcação após as 18:00h. No porto do Forno são cinco horas. Todos os pedidos de manobras noturnas devem ser marcados até as 18:00h diariamente, sob pena de severas sanções e penalidades pecuniárias. A praticagem exige uma antecedência de planejamento difícil de operacionalizar, sempre alegando que o período noturno é muito violento na cidade do Rio de Janeiro, local onde a maioria dos práticos reside e sai para atendimentos das manobras. Antecipações de cinco horas são inaceitáveis para operações do segmento offshore, onde as operações portuárias não ultrapassam, algumas vezes, três horas de duração. Sugere-se que os pedidos de marcação de manobras de embarcações possam ocorrer 24 horas por dia, em 7 dias da semana e que a antecedência seja de 1 (uma) hora, entre o pedido e a marcação.

---

## RODÍZIO ÚNICO

Outro ponto importante que deve ser reestudado é a obrigatoriedade do rodízio único estabelecido pela Autoridade Marítima para o emprego dos Práticos em suas ZPs, o qual contribui para o engessamento da atividade e anula qualquer possibilidade de concorrência entre os prestadores do serviço. Ademais, este sistema não premia o mérito do bom profissional, nivelando a todos pela necessidade da manutenção da qualificação e não pelo seu desempenho. É preciso descobrir outra forma de garantir, no entendimento da Autoridade Marítima, a disponibilidade e a disposição dos práticos para o serviço. Uma sugestão à CNAP é que considere a revisão das regras do rodízio único, para substituí-lo pelo **rodízio mínimo, em que os práticos que tiverem sua qualificação ameaçada por questões de mercado, poderiam mantê-la por meio de um número mínimo de manobras a ser controlado pela Autoridade Marítima.**

## CONTROLE DO TRÁFEGO: RESPONSABILIDADE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.

Cabe mencionar também que o controle do tráfego nos portos e terminais vem sendo feito indevidamente pela praticagem, quando deveria ser feita pela autoridade portuária / terminal privado. Tal prática contribui para o aumento do custo da atividade e para o aumento do tempo das manobras. É preciso mudar esse quadro, no sentido de as autoridades portuárias sejam compelidas pelo poder concedente a assumir o papel que lhes cabe nesse processo.

## ZP 15 – RIO DE JANEIRO

Com relação à **abrangência das ZPs**, a atual ZP15 (Estado do Rio) possui uma faixa costeira muito longa de abrangência (636 km), com características muito especiais em cada local de manobras e sofrendo influência de muitas variáveis. Nos últimos 10 anos novos terminais foram instalados, ocorreram dragagens de melhorias e de aprofundamentos de novos canais e berços, alterando significativamente os acessos aquaviários. Esses investimentos modificaram bastante o sistema e as condições de navegação da ZP15. Temos, como exemplos de investimentos, o Porto da CSA e o Porto do Sudeste, ambos em Itaguaí, bases off-shore no Porto de Niterói e Angra dos Reis, revitalização e novos estaleiros, significativo aumento da utilização das áreas de fundeio na baía da Guanabara e de Sepetiba, melhorias nos acessos aos Terminais de Contêineres,

---

incremento dos navios de passageiros em todo estado do Rio (Búzios, Rio, Sepetiba, Ilha Grande, Angra e Parati), início das obras do Y no Porto do Rio, Porto do Açu e as novas bases off-shore e plataformas de petróleo já operando e em construção. Essas mudanças estabeleceram novas subzonas e regiões de navegação com características específicas, que trouxeram mais restrições ao atendimento das manobras e, como consequência, maior risco à navegação. O Estado do Rio, apesar de ser o terceiro maior Estado em extensão costeira marítima do Brasil, com 636 km de costa de uso intensivo e em expansão de atividades, possui apenas uma ZP (ZP15) entre as 22 ZPs do Brasil.

O possível ganho de flexibilidade na distribuição dos práticos dentro dessa extensa ZP, devido às variações regionais de demandas de serviços entre as diferentes regiões, não tem demonstrado trazer vantagens aos atendimentos. As características físicas da ZP dificultam os deslocamentos dos práticos para atender as manobras e acarreta outros problemas operacionais de atendimento, tais como regras impostas de antecedência para marcação de manobras, não aceitação de pedidos de marcação no período noturno, maior distribuição e complexidade das áreas de manobras, que prejudicam todo o sistema marítimo e portuário e atua como um limitador da capacidade dos Portos. A complexidade das regiões de manobras e a difícil especialização de todo grupo de práticos da ZP tem acarretado novas e maiores restrições desses à navegação nas áreas abrigadas.

A divisão da ZP15 irá proporcionar maior segurança à navegação, decorrente da maior especialização dos práticos para realização das manobras de navios, trazendo significativos ganhos de eficiência ao sistema portuário e um melhor atendimento das manobras.

Assim, sugere-se dividir a ZP 15 em duas, sendo uma ZP específica para a baía de Sepetiba, Guaíba e baía da Ilha Grande e a outra ZP para a baía de Guanabara, Forno, Açu e demais regiões a norte/nordeste do Estado do Rio.

### **PRATICAGEM: O CAMINHO PASSA PELA LIBERDADE DE CONTRATAR**

Por fim, a proposta de maior valor para a ABTP diz respeito à necessidade de que a CNAP encontre caminhos que, sem prejuízo da qualificação dos práticos e da sua disponibilidade para o serviço, levem à livre concorrência. Estamos seguros de que, nas questões que envolvem os serviços de praticagem, ter-se-á que atacar as suas causas (monopólio) e não só seus efeitos (preços e demais casos de reclamações).

---

Num mundo globalizado, onde prevalece uma forte e crescente competição entre os países, a ABTP entende e propõe que a solução possível para os serviços de praticagem passe, inexoravelmente, pela liberdade de contratar os profissionais dessa categoria, na condição de autônomos ou com vínculo empregatício, pelos tomadores de seus serviços, especialmente pelos armadores e terminais portuários arrendados e privados, em cumprimento ao disposto no parágrafo terceiro do artigo 13 da Lei n. 9.537, de 1997 (LESTA), que assegura o “livre exercício do serviço de praticagem”, respeitando-se a competência exclusiva:

- da Autoridade Marítima, na salvaguarda da vida humana, a segurança da navegação e as suas atribuições quanto às normas e requisitos para a habilitação do serviço de praticagem; e

- da Autoridade Portuária para autorizar, previamente, ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e saída, inclusive a atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, que, para essa função, deverá dotar-se de profissionais especializados em tais serviços;

- das entidades representativas de armadores, terminais e operadores portuários para negociarem, **regionalmente**, as condições econômicas com os práticos e/ou suas entidades.

Certo de contar com a honrosa atenção de V. Exa. e no aguardo de suas considerações, apresentamos os nossos protestos de elevada consideração e estima.

Atenciosamente,



*Wilen Manteli*  
*Diretor Presidente*