

**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. Todas as contribuições serão avaliadas e respondidas de forma consolidada em relatório específico.

**NOME/IDENTIFICAÇÃO: PETRÓLEO BRASILEIRO S.A. - PETROBRAS
CPF/CNPJ:33.000.167/0001-01**

EXTRATO: Tendo em vista o crescimento do mercado brasileiro de petróleo e derivados, com a construção de novas refinarias, aumento de movimentação nos terminais existentes e projetos de novos terminais, os serviços de praticagem passarão a ser demandados mais intensamente, a partir do quadro atual que já representa uma utilização intensiva, com média anual de 6000 escalas nos diversos portos nacionais.

Assim, considerando que a atividade desempenhada pelos práticos é considerada obrigatória e essencial à segurança do transporte aquaviário, bem como diante dos vultosos valores cobrados para o exercício de tal faina se faz necessário o envio de contribuições à “Proposta de Metodologia de Regulação de Preços do Serviço de Praticagem”.

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP

CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS- MODELO NOTA TÉCNICA

Considerações Gerais:

A Petrobras gostaria de ressaltar alguns aspectos gerais sobre a metodologia proposta para a regulação de preços do serviço de praticagem e destacar algumas preocupações sobre o valor do serviço de praticagem e a sua expectativa de redução.

Em 2012, a Petrobras foi responsável por mais de 6.000 estadias de navios na costa brasileira necessárias para todo o escoamento da produção de petróleo e distribuição de derivados para todo o país. Em todas essas escalas, o custo de praticagem representou aproximadamente 33% do total de despesas portuárias dos navios petroleiros sobre gestão da Petrobras. Como maior armador e afretador de navios do Brasil, a Companhia negociou as tabelas de preços em todos os portos com as Sociedades de Praticagem. Embora possua um movimento de navios bastante expressivo, as negociações com as Sociedades de Praticagem e o estabelecimento dos valores pelo serviço sempre foram pontos de divergência. O monopólio existente dificulta qualquer ambiente negocial para a formação de preços, e a comparação com os demais tomadores de serviço, que são obrigados a aceitar tabelas de preços como um modelo de “adesão” nos portos, sempre foi objeto de contestação pela Petrobras.

Sobre esse ponto de vista, gostaríamos de questionar quais serão os valores atuais considerados como referência pela CNAP para estabelecimento da redução do custo de praticagem. De maneira geral, todas as Sociedades de Praticagem, representadas pelo CONAPRA, possuem as chamadas “tabelas do porto”, com a definição do preço do serviço de praticagem naquela determinada Zona de Praticagem (ZP) pagos pelos Agentes Marítimos que representam os Armadores, que porventura irão escalar o porto. Entendemos que tais valores não podem ser utilizados como referência, pois não foram fruto de uma negociação entre o prestador e o tomador direto do serviço, mas sim de agentes representantes de armadores não presentes nas “negociações”. Devido a atual estrutura do serviço, caracterizado por monopólio de fato, as agências marítimas não possuem poder de negociação e, na prática há quase uma imposição de valores pelas Sociedades de Praticagens. Considerar tais tabelas de preços para uma eventual comparação com os preços de uma dada região de referência poderá “mascarar” a

redução de preços esperada pela CNAP, dado que tais valores são pagos apenas pelos armadores estrangeiros que porventura escalarem no Brasil.

Independentemente do modelo de regulação adotado, a grande preocupação da Petrobras está na própria estrutura atual de composição do preço do serviço, que será utilizada para o estabelecimento do preço de referência para o serviço de praticagem no Brasil.

Atualmente o serviço é composto por três componentes: prático, lancha do prático e atalaia. Sob o ponto de vista da Petrobras, para que os parâmetros de comparação do serviço, sejam eles entre portos no Brasil ou no exterior, reflitam a real dimensão do custo do profissional contratado para o assessoramento náutico do comandante da embarcação, os três componentes acima deveriam ser analisados em separado. Desta forma, poderá ser avaliado qual o valor real da hora paga para o profissional e os custos adicionais necessários para a execução do serviço. Ao se separar os três componentes será possível comparar o valor do profissional prático, com a remuneração de outros técnicos ou profissionais de atividades similares, até mesmo com o salário do Presidente da República, atingindo assim o objetivo de redução do custo de praticagem. Os demais componentes (lancha do prático e estrutura administrativa) são custos facilmente comparáveis com outros setores da economia e de fácil estabelecimento de parâmetros para regulação dos mesmos.

Outro ponto que merece cuidado e atenção especial é tentar associar o serviço de praticagem com o tipo de embarcação/produto que o navio está transportando. Hoje o prático não responde civil e criminalmente pelos acidentes que eventualmente poderá ocorrer com a embarcação e, portanto, querer associar a periculosidade da carga com um aumento no valor do serviço parece não fazer sentido.

O estabelecimento de critérios de progressão do valor do serviço por tamanho de navio também merece um estudo mais detalhado. Navios maiores não são linearmente mais caros do que navios menores, dado que a estrutura atual contempla custos fixos que não mudam com o aumento do navio, como por exemplo, estrutura da atalaia e lancha.

Com relação à metodologia de *price cap*, com base em benchmarking internacional, entendemos que tal comparação com o mercado internacional não é a mais adequada e 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.

Ressaltamos também que existem outros itens a considerar nos contratos de praticagem que possuem grandes impactos operacionais, tais como: fundeios, hora de espera, definição de horários para chamada do práctico, antecipação de manobras e restrições de recursos com governo e máquina que não foram mencionados na metodologia e que poderão ser utilizados para onerar o valor do serviço, caso não haja uma regulação da CNAP para esses itens. Sentimos falta também de como será regulado o valor do serviço de praticagem para outras embarcações, tais como plataformas de petróleo, balsas e rebocadores oceânicos, sobre os quais pedimos maiores esclarecimentos. Sob nosso ponto de vista, o serviço prestado para tais embarcações é o mesmo dos navios e portanto já estariam regulados pela metodologia proposta, com variação de tempo de manobra e porte das embarcações.

Dado os comentários gerais acima, segue nossas contribuições detalhadas da proposta apresentada:

A) ITEM 1.1 (fls.6):

“A lancha de práctico é uma embarcação específica, reforçada para abordagem do navio em movimento. É dotada de equipamentos especiais de navegação, tendo características de manobrabilidade, estabilidade e potência de máquinas que possibilitam ao práctico realizar, de forma segura, o transbordo lancha-navio-lancha”

Comentário: Para que se tenha melhor conhecimento sobre os custos envolvidos no serviço de praticagem é importante definir as especificidades das lanchas e atalaias,

sobretudo quais equipamentos são necessários, bem como quais os custos estão contidos em cada um deles e separá-los do custo do profissional prático.

Justificativa: O objetivo é averiguar o impacto dos custos envolvidos no serviço de praticagem no preço máximo por manobra, considerando que os equipamentos essenciais são os constantes do item 0301 e 0303 da NORMAM 12/DPC. Como o serviço é composto por estas três componentes, para que a metodologia reflita a real dimensão do custo do profissional contratado para o assessoramento náutico do comandante da embarcação, os três componentes acima deveriam ser analisados em separado. Desta forma, poderá ser avaliado qual o valor real da hora paga para o profissional e os custos adicionais necessários para a execução do serviço.

“A atalaia é a estrutura administrativa e operacional, guarnecida 24 horas por dia, indispensável para atender às necessidades das embarcações nas manobras de entrada e saída do porto, bem como nas movimentações dentro de cada ZP. A atalaia dispõe de área para atração das lanchas; alojamento para os práticos e demais tripulantes das lanchas que estejam de prontidão; operadores bilíngues; e equipamentos de comunicação, salvatagem e meteorológicos.”

Comentário: Para se apurar os custos exatos das empresas de praticagem, deve ser verificado, através de memórias de cálculo, se cada empresa possui seu próprio ativo ou se existem ativos que são utilizados por mais de uma empresa de praticagem, importando em uma diminuição dos custos, por exemplo, através do compartilhamento de lancha e/ou da atalaia.

Justificativa: Esse detalhamento é crucial para se ter uma melhor idéia da remuneração do prático, definindo o que é custo e o que é lucro.

Comentário: Ainda analisando os custos incidentes sobre os serviços prestados pelos práticos, há que se considerar também a ausência da responsabilidade civil e criminal do

prático. Isto por que o risco pela atividade de praticagem recai sobre o comandante, que é quem conduz o navio, sob o assessoramento do prático.

Justificativa: Diante da não responsabilização civil dos práticos quando da ocorrência de sinistros durante a execução das manobras de praticagem, eventuais riscos relacionados aos custos decorrentes de indenizações não devem ser computados para fins de definição do preço máximo por manobras (*price cap*).

B) ITEM 1.2 (fls. 8):

“Praticagem x Armadores: ações que não envolvem a AM, sendo relativas, normalmente, aos pagamentos pelos serviços prestados, ora movidas pelos práticos para que recebam os pagamentos devidos, ora movidas pelos tomadores do serviço por discordarem dos preços cobrados; “

Comentário: Existem ações, que podem ou não envolver a Autoridade Marítima, que são levadas por empresas na qualidade de afretadora e tomadora do serviço de praticagem, principalmente quando estas negociam diretamente com os práticos. Nesse sentido, sugere-se a menção de processos levados à DPC pela figura do Afretador.

Justificativa: Nos contratos de afretamento por tempo, a gestão da embarcação é compartilhada entre fretador e afretador. Ao primeiro é atribuída a gestão náutica da embarcação, enquanto ao segundo, por sua vez, é atribuída a gestão comercial. Nesse sentido, há diferença de questões que podem ser levadas pelo afretador à Autoridade Marítima ou, eventualmente, para discussão judicial. Por exemplo, nos contratos de afretamento por tempo, é o afretador quem arca com os custos da praticagem, levando eventuais divergências quanto aos valores cobrados pelas manobras à Autoridade Marítima.

C) ITEM 2 (fls.13):

“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.”

Comentário: Quando da fixação do *price cap* serão somados os custos das manobras de praticagem e a remuneração do prático. Portanto, é importante a clara discriminação dos custos incidentes sobre as manobras de praticagem.

Justificativa: O objetivo é contabilizar os valores referentes aos custos do serviço de praticagem e a remuneração do prático para se verificar se os lucros advindos da prestação de serviços pelos práticos são compatíveis com a atividade.

D) ITEM 3 (fls. 13):

“Considerando as relações estabelecidas no mercado do serviço de praticagem, os agentes potencialmente atingidos são: os práticos, que terão os preços do serviço de praticagem regulados; os armadores e agências marítimas, tomadores do serviço de praticagem; a Autoridade Marítima, tendo em vista sua competência para fixar o preço do serviço em cada ZP; e a sociedade como um todo, que pode ser beneficiada por uma adequada regulação econômica do serviço de praticagem”

Comentário: Inclusão do afretador como público afetado pela Metodologia de Regulação de Preços do Serviço de Praticagem.

Justificativa: Dentre o público afetado pelos custos da praticagem está a figura dos afretadores que, por diversas vezes, arcam com os custos dos serviços de praticagem através dos contratos de afretamento celebrados com os fretadores, assumindo assim o pagamento direto aos práticos.

E) ITEM 4 (fls. 13/14):

“Tendo em vista a necessidade de uma regulação econômica mais robusta, principalmente quando à formação de preços do serviço de praticagem, a CNAP propõe a metodologia, descrita a seguir, para determinar os preços máximos que poderão ser praticados em cada ZP. A metodologia busca, em linhas gerais, que tais preços sejam suficientes para garantir a qualidade do serviço prestado e remunerar adequadamente os custos e investimentos incorridos em cada ZP”

Comentário: É importante verificar se existem custos que são compartilhados pelas empresas de praticagem, como os custos decorrentes da utilização da atalaia e da lancha de forma compartilhada entre diversas empresas de praticagem.

Justificativa: Essa diferenciação se faz necessária pois esses custos compartilhados deverão ser considerados no cálculo do custo individual de cada empresa., evitando que o mesmo custo seja contabilizado duas ou mais vezes.

F) ITEM 4.2 (fls. 14):

“Definidos os requisitos, a metodologia proposta estabelece os investimentos e os custos operacionais necessários para cumprir as exigências de qualidade em cada ZP, dada a demanda projetada.

Para o cálculo dos custos operacionais, adotar-se-á um valor para a remuneração dos serviços de praticagem, sendo utilizado, como parâmetro, *benchmarking* internacional para a hora trabalhada pelos práticos.”

Comentário: A determinação do *benchmarking* internacional deve ser melhor detalhada.

Justificativa: A identificação do critério de escolha do *benchmarking* é importante para se assegurar que o cenário internacional adotado como parâmetro seja similar ao nacional com o qual será comparado.

G) ITEM 4.4 (fls. 14):

“Dada a inovação trazida pela metodologia, propõe-se que haja revisão anual durante os primeiros cinco anos, com o objetivo de avaliar o impacto real da implementação da regulação de preços.”

Comentário: A fim de revisar os valores anualmente devem ser feitas consultas públicas adicionais, com apresentação dos custos e receitas da praticagem.

Justificativa: Outros agentes afetados têm interesse em identificar os custos que foram considerados para a revisão da metodologia. Se o serviço de praticagem é de utilidade pública, os dados também devem ser públicos.

H) ITEM 5.3 (fls. 24):

“A metodologia proposta baseia-se em três grandes etapas: i) determinação de um preço médio padrão por manobra na ZP – *price cap* referencial; ii) elaboração de planilhas de precificação, incorporando tempo de manobra (áreas) e porte do navio (faixas de AB); e iii) criação de uma sistemática de acompanhamento dinâmico das manobras realizadas, apoiada em indicadores de desempenho previamente definidos.

A seguir são detalhados os diferentes procedimentos contemplados em cada etapa.”

Comentário: É recomendável a previsão de um item de definições (glossário) onde possa ser melhor esclarecido conceitos utilizados na metodologia, tais como: Quem é usuário? Como serão definidas as faixas de arqueação bruta (AB)? Qual a definição de manobra? Detalhamento do que é o fator “Q”, assim como os indicadores de desempenho.

Justificativa: A ausência de definições pode gerar insegurança jurídica e discussões acerca da aplicação dos conceitos.

I) ITEM 5.3, ETAPA 1, 1.1 (fls. 24):

“1.1. Levantamento do número de manobras realizadas, detalhadas por faixa de AB, e do tempo médio de manobra.

Esse levantamento deverá ser feito por ZP, apoiando-se em dados fornecidos pela Capitania dos Portos, pela Autoridade Portuária e pelas empresas de praticagem.”

Comentário: O levantamento do número de manobras e do tempo médio serão fornecidos pelas empresas de praticagem deve ser auditado.

Justificativa: Como metodologia impactará em diversos sujeitos, e os dados fornecidos pela empresa de praticagem fará parte do cálculo é razoável que estes dados sejam auditados.

J) ITEM 5.3, ETAPA 1, 1.2 (fls. 24):

“1.2. Estimação dos custos operacionais de uma Estrutura Inicial de Referência (EIR)”

Comentário: O item 1.2 fala que será realizada uma estimativa de custos constantes no Anexo I, porém não fica explícito como e quem realizará esta estimativa.

Justificativa: Este item é de fundamental importância no cálculo do valor base por hora de manobra, que será incluído na fórmula geral para a formação do preço do serviço.

Comentário: A metodologia proposta baseia-se em três grandes etapas, uma delas corresponde à determinação de um preço médio padrão por manobra na ZP – *price cap* referencial. Nesse sentido, considerando o público afetado pela fixação da metodologia, seria relevante a realização de auditorias independentes e/ou estudos para que seja possível verificar como os valores finais de *price cap* foram alcançados.

Justificativa Outros agentes afetados têm interesse em analisar a metodologia utilizada para fixação do *price cap*. Se o serviço de praticagem é de utilidade pública, os dados devem ser passíveis de verificação por todos os agentes envolvidos.

J) ITEM 5.3, ETAPA 2, 2.1 (fls. 25):

“2.1. Identificação de um valor médio de remuneração de uma dada região de referência (RR).

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\$).”

Comentário: A identificação da região de referência está descrita de forma subjetiva no texto, sendo de extrema importância a definição de como será realizada a escolha da RR por Zona de Praticagem.

Justificativa: A escolha da RR definirá o cálculo do valor base de manobra. Como já explicado em item anterior, será incluído na fórmula geral para a formação do preço do serviço. É importante que a RR tenha pontos de identidade com a Zona de Praticagem com a qual será comparada, para que sejam similares entre si.

Comentário: O ideal é que se leve em consideração os valores líquidos, ou seja, sem contabilizar os tributos incidentes na Região de Referência.

Justificativa: Para que o valor médio das manobras realizadas na Região de Referência possa ser utilizado como parâmetro para fixação do *price cap*, dele devem ser subtraídos os tributos incidentes nos serviços de praticagem. Isto com o objetivo do preço não ser majorado por conter impostos duas vezes (no “valor médio de remuneração” – item 2.1, e na correção de impostos feita no item 3.5) e se chegar ao valor exato cobrado para as manobras de praticagem, sem os tributos incidentes, sobretudo ao se considerar que a tributação varia de país para país.

L) ITEM 5.3, ETAPA 1, 2.4 (fls. 25):

“2.4. Identificação do tempo médio de manobra na RR”

Comentário: Não há qualquer referência à forma que será utilizada para se calcular o tempo médio de manobra na Região de Referência.

Justificativa: Como o serviço de praticagem é de utilidade pública, esses dados devem ser públicos, sobretudo em razão da diversidade de agentes afetados e que têm interesse em identificar os parâmetros que foram considerados na metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem.

M) ITEM 5.3, ETAPA 1, 2.5 (fls. 25):

“2.5. Determinação do valor médio de remuneração recebido na RR por hora manobra.”

Comentário: Não há qualquer referência à forma que será utilizada para se calcular o valor médio de remuneração recebido por hora de manobra na Região de Referência.

Justificativa: Como o serviço de praticagem é de utilidade pública, esses dados devem ser públicos, sobretudo em razão da diversidade de agentes afetados e que têm interesse em identificar os parâmetros que foram considerados na metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem.

N) ITEM 5.3, ETAPA 1, 3 (fls. 25):

“3.1. Cálculo do valor base por hora de manobra

O valor base por hora de manobra resultará da ponderação entre os itens 1.3 e 2.5.”

Comentário: Não há qualquer referência à forma pela qual será feita a ponderação entre os itens 1.3 e 2.5 para se calcular o valor base por hora de manobra na Zona de Praticagem.

Justificativa: Como o serviço de praticagem é de utilidade pública, esses dados deveriam ser públicos, sobretudo em razão da diversidade de agentes afetados e que têm interesse em identificar os parâmetros que foram considerados na metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem. Deveria, por tanto, ser definida uma proporção entre os valores constantes dos itens 1.3 e 2.5.

“3.2. Cálculo do valor base por manobra

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).”

Comentário: Reiteram-se os comentários feitos ao item 5.3, Etapa 1, 3.

Justificativa: Se a Região de Referência utilizada for a mesma para todas as Zonas de Praticagem, o cálculo do valor base por manobra será impactado.

“3.3. Definição do Fator de Qualidade (Fator Q)”

Comentário: A definição do fator “Q” constante da Proposta é muito vaga: a) quais indicadores farão parte da cesta do cálculo do fator Q. Como exemplo do texto é mencionado como indicador o índice de acidentes, o que é considerado inaceitável por

ser um serviço de utilidade pública não podendo se admitir que a fórmula varie em função de um índice maior ou menor de acidentes; b) não há referência à forma pela qual ele será calculado pelos tomadores de serviço, ou seja, a ponderação entre os indicadores; c) quem realizará a apuração dos indicadores, para garantir a imparcialidade deveria ser realizada por uma autoridade pública; d) caso a apuração dos indicadores não seja realizada por uma autoridade pública, como será a comprovação dos valores dos indicadores; e) como será a divulgação desses indicadores. Como ficou claro no item 4.1 fls.14, a qualidade do serviço deve observar o atendimento aos requisitos essenciais de qualidade definidos pelo Poder Público.

Justificativa: Como o serviço de praticagem é de utilidade pública, esses dados devem ser públicos, sobretudo em razão da diversidade de agentes afetados e que têm interesse em identificar os parâmetros que foram considerados na metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem e, por fim, para fixação do *price cap*.

“3.5. Determinação do preço médio padrão por manobra (*price Cap* referencial), considerando o valor base, o Fator Q e a incidência de tributos.”

Comentário: Na redação do item 3.5 não há qualquer menção aos tributos incidentes para a determinação do preço médio por manobra. Assim, é importante o esclarecimento de quais tributos foram considerados no cálculo, bem como a realização de uma simulação que seja capaz de aferir um valor médio para cada tributo incidente no serviço de praticagem.

Justificativa: Como o serviço de praticagem é de utilidade pública, esses dados deveriam ser públicos, sobretudo em razão da diversidade de agentes afetados e que têm interesse em identificar os valores que foram considerados na metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem e, por fim, para fixação do *price cap*.

O) ITEM 5.3, ETAPA 2 (fls. 26):

“4. Cálculo do *price cap* final por manobra

O cálculo será feito de acordo com a equação:

$$\text{Price cap final} = [(VB \times \text{Fator A}) \times \text{Fator B}] \times (1+Q) / (1-t)$$

Onde:

VB: valor base por manobra.

Fator A: faixas de AB

Fator B: tempos (áreas da ZP)

Q: fator de qualidade

t: alíquota referente à tributação”

Comentário: No que tange ao Fator A, que trata das faixas de arqueação bruta, o cálculo do *price cap* estabelece uma relação direta entre o valor base por manobra e as faixas de arqueação bruta da embarcação.

Justificativa: Não há uma correlação necessária entre o incremento do serviço prestado e o aumento da arqueação bruta da embarcação, logo a multiplicação entre os fatores “VB” e “Fator A” não pode ser linear, visto que a estrutura atual contempla custos fixos que não se alteram com o aumento do navio, como por exemplo, estrutura da atalaia e a lancha. Nesse sentido, sugere-se a realização de uma simulação do *price cap* anteriormente à fixação dos multiplicadores.

Comentário: Previsão de um fator de dedução na fórmula contemplando navios de bandeira nacional. Caso a base de comparação para o estabelecimento do *price cap* contemple os valores pagos pelos armadores estrangeiros, seja diretamente ou através dos contratos com as agências marítimas, sugerimos um percentual de dedução para os navios de armadores/fretadores nacionais que contratem seus navios por tempo (contratos TCP). Nossa sugestão é um desconto da ordem de 50%.

Justificativa: Os valores pagos pelos serviços de praticagem pelos armadores estrangeiros não foram fruto de uma negociação entre o prestador e o tomador direto do serviço, mas sim de agentes representantes de armadores não presentes nas “negociações”. Devido a atual estrutura do serviço, caracterizado por monopólio de fato, as agências marítimas não possuem poder de negociação e, na prática há quase uma imposição de valores pelas Sociedades de Praticagens. Considerar tais tabelas de

preços para uma eventual comparação com os preços de uma dada região de referência poderá “mascarar” a redução de preços esperada pela CNAP, dado que tais valores são pagos apenas pelos armadores estrangeiros que porventura escalarem no Brasil. Os valores atualmente pagos pelos armadores/afretadores brasileiros, embora ainda excessivamente caros, são bem inferiores aos preços praticados pelos armadores estrangeiros, podendo ocasionar um aumento significativo do serviço de praticagem para os armadores/afretadores brasileiros onerando os custos e o desenvolvimento da indústria nacional.

Comentário: Previsão de itens que são considerados em um contrato, tais como: fundeio, mudança de berço, hora de espera, definição de horários para chamada do práctico, antecipação de manobras, cancelamento de manobras, entre outros, que não foram mencionados na metodologia.

Justificativa: Estes valores de serviço poderão ser utilizados para onerar o valor do serviço, caso não haja uma regulação da CNAP.

Comentário: Previsão de inclusão de valor do serviço de praticagem para: plataformas de petróleo, balsas e rebocadores oceânicos. Solicitamos maiores esclarecimentos de como serão contemplados estes itens.

Justificativa: Estes valores de serviço poderão ser utilizados para onerar o valor do serviço, caso não haja uma regulação da CNAP.

Por fim, quanto a ultima faixa da tabela trazida pela “Figura 2”, ao invés da estipulação de um valor fixo que deverá ser multiplicado pela arqueação bruta da embarcação, deveria ser mantida a equação “Índice multiplicador \times arqueação bruta” da embarcação.