



Paranaguá Pilots - Serviços de Praticagem Ltda

CNPJ 01900847/0001-95 – Fone (41) 3721-1000 Fax (41) 3423-1412

E-mail: praticagem@paranaguapilots.com.br



À COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM-CNAP

PARANAGUÁ PILOTS – SERVIÇOS DE PRATICAGEM LTDA., pessoa jurídica de direito privado, estabelecida na cidade de Paranaguá - Pr., na Rua Benjamin Constant, 339, inscrita no CNPJ sob o nº 01.900.847/0001-95 e **TRANSTURMAR - SERVIÇOS DE PRATICAGEM S/S LTDA**, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 79.625.323/0001-20, com sede na Rua Benjamin Constant, nº111, Bairro Oceania, CEP 83203-450, Paranaguá (PR), comparecem neste momento conforme previsão legal para apresentar suas **CRÍTICAS À METODOLOGIA DE REGULAMENTAÇÃO DE PREÇOS DE PRATICAGEM DA CNAV**, conforme descrito abaixo.

A análise e as críticas aqui realizadas serão feitas item a item, na sequência numérica dos títulos e subtítulos da metodologia apresentada pela Comissão Nacional para Assuntos da Praticagem, eis que a adoção dos modelos propostos para envios de sugestão inviabiliza a ampla defesa, contraditório e devido processo legal.

1. PANORAMA

1.1. O SERVIÇO DE PRATICAGEM

Neste item, a CNAV apresenta o serviço de praticagem constituído apenas por **prático, lancha de prático e atalaia**, seguindo texto da lei. A apresentação desta forma induz o leitor a uma visão simplista do que na verdade é uma atividade complexa e de elevado custo financeiro para a formação do profissional, seguido de vultosos investimentos em infraestrutura, equipamentos, treinamentos nacionais e internacionais nos mais variados modelos de navios, embarcações especiais, equipamentos de comunicação de alta tecnologia, escritório, pessoal de apoio, atividade com alta especificidade, planejamento estratégico para alta disponibilidade 24 horas por dia, 7 dias por semana, tudo isso, **suportado financeiramente integralmente pelos profissionais empreendedores** que arriscam seu patrimônio pessoal e a própria vida, **sem qualquer subsídio ou concessão governamental no Brasil**. Acrescenta-se aí que estes profissionais atuam em regime de escala recomendada pela autoridade marítima, e não em monopólio, até porque não podem escolher a quem prestar o serviço, inclusive, realizar as manobras ainda que não haja pagamento, ou seja, não podem recusar a prestação do serviço, e que o preço do serviço é negociado livremente em tratativas individualizadas com armadores.

Dentre os fatores que caracterizam a atividade *sui generis* do Prático em relação ao mercado tradicional, tem-se o fato de que o tomador dos serviços de

praticagem (armador) tem a liberdade de se negar a pagar o valor cobrado. Contudo, o prático tem o **dever de atendê-lo mesmo assim**, por imposição legal, cabendo à Autoridade Marítima estabelecer o preço neste caso. Nem mesmo a classe médica sofre este rigor por ocasião da negativa de atendimento nos hospitais, situação corriqueiramente observada.

A praticagem é um serviço privado de interesse público, regulado pela lei 9.537, de 11/12/1997.

O preenchimento de vaga de Prático em Zona de Praticagem (ZP) dar-se-á, inicial e exclusivamente, por meio de Processo Seletivo à Categoria de “Praticante de Prático”, detalhado por Edital específico da DPC (Diretoria de Portos e Costas). Cabe à DPC, na qualidade de Representante da Autoridade Marítima para a Segurança do Tráfego Aquaviário e no exercício da atribuição de regulamentar o Serviço de Praticagem, determinar a época de realização, o número de vagas por ZP a ser preenchido, elaborar e divulgar o Edital e executar o Processo Seletivo.

O Praticante de Prático e o Prático não são militares ou servidores/empregados públicos, assim como não exercem função pública. O Processo Seletivo, portanto, não se destina ao provimento de cargo ou emprego público, não sendo o concurso público de que trata o Art. 37, II, da Constituição Federal. Ademais, é um Processo Seletivo reservado ao preenchimento, tão somente, do número de vagas previsto no seu Edital e estabelecido pela autoridade marítima conforme a necessidade de cada Zona de Praticagem (ZP), cujos critérios estão subordinados à demanda de navios em cada ZP.

Dentre alguns dos requisitos para se participar do processo seletivo de Praticante de Prático, tem-se: a) Ser brasileiro (ambos os sexos), com idade mínima de 18 (dezoito) anos completados até data estabelecida no Edital; b) Possuir curso de graduação (nível superior) oficialmente reconhecido pelo Ministério da Educação e concluído até data estabelecida no Edital; c) Ser aquaviário da seção de convés ou de máquinas e de nível igual ou superior a 4 (quatro), Prático ou Praticante de Prático até data estabelecida no Edital; ou pertencer ao Grupo de Amadores, no mínimo na categoria de Mestre-Amador, até a data de encerramento das inscrições, inclusive conforme a correspondência com as categorias profissionais estabelecida nas “Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (NORMAM-03/DPC).

Sendo aprovado, o candidato passa então por um treinamento que dura de doze a quinze meses, acompanhando e realizando manobras com práticos já experientes. Deve também suportar os elevados custos e os riscos, sem remuneração e sem qualquer ajuda de custo da Marinha ou do Estado durante todo o período de treinamento. Depois deste período, ele é submetido a um exame final pela Marinha e, sendo aprovado, obtém sua habilitação de Prático.

A praticagem pode ser definida como um serviço de assessoria aos comandantes dos navios para navegação em águas restritas, isto é, onde existem condições que dificultem a livre e segura navegação como, por exemplo, em portos, estuários e hidrovias.

A atividade é essencial à segurança da navegação e proteção ao meio ambiente, porque reduz em muito o risco de **acidentes, que podem custar a vida de pessoas, provocar danos ao meio ambiente, aos próprios navios e instalações portuárias** e, ainda, prejuízos de milhões de dólares, como aconteceu no caso do **Costa Concórdia**. Segundo a Associação Internacional de Clubes de Proteção Mútua dos Armadores (International Group of P&I Clubs, em inglês) o índice de acidentes com práticos a bordo no Brasil é de apenas **0,002% (dois milésimos por cento), similar ao dos Estados Unidos**, mesmo com as **gritantes diferenças de recursos e de infraestrutura**.

Destaque-se, ainda, que um acidente, como o encalhe de um navio em uma entrada de barra, obstruindo o canal, pode significar meses de paralização total das atividades portuárias, resultando em prejuízos milionários para o País. Nesse caso, também, os práticos ficam sem nenhuma remuneração, visto que o seu ganho depende da movimentação de navios.

Estes dados evidenciam a eficiência e a eficácia da praticagem brasileira, bem como os riscos inerentes à atividade.

1.2. HISTÓRICO DO SERVIÇO DE PRATICAGEM NO BRASIL

Sem comentários.

1.3. A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

A CNAP apresenta os vários modelos econômicos utilizados no mundo. Entre eles:

- ✓ Concorrência;
- ✓ Monopólios regulados;
- ✓ Práticos empregados de empresas privadas;
- ✓ Práticos como servidores públicos.

Afirma que existe variados níveis de intervenção regulatória pela autoridade competente nos países que analisou, até mesmo quando há livre negociação entre o tomador e o prestador de serviços. Reconhece que no Brasil, o prático pode atuar individualmente; como empregado de empresas; ou se organizarem na forma de empresa ou associações.

Argumenta que na maioria dos países os valores de serviço de praticagem são fixados pela autoridade estatal competente, constituindo-se ora pela Autoridade

Portuária, ora Marítima ou a de Transportes. Cita que em alguns países como Bélgica e Austrália existe apenas a validação por parte da autoridade portuária.

Não obstante, a CNAP não faz qualquer menção sobre o papel do Estado naqueles países no compromisso da manutenção e custeio dos seguintes serviços:

- ✓ Treinamento em simuladores;
- ✓ Treinamento no Brasil e no exterior;
- ✓ Atualização tecnológica;
- ✓ Custeio e manutenção de ativos da praticagem, inclusive embarcações, veículos e seguros;
- ✓ Sua eficiência na construção e manutenção de portos, estradas, canais de acesso, bacia de evolução e ferrovias que aumentam a frequência e eficiência de embarque e desembarque, carga e descarga, reduz riscos e geram maior volume de serviços, dragagem de manutenção, calado nos berços, dragagem de aprofundamento, sinalização náutica, disponibilidade de rebocadores, serviço de amarração;
- ✓ Proibição de atracação de navios antigos que colocam em risco o meio ambiente e a segurança, espaçamento entre navios durante a atracação à luz das regras internacionais, dentre outros.

A CNAP também ignora que o serviço de praticagem no Brasil, diferentemente de Argentina, Austrália, Holanda, Estados Unidos, Alemanha, França, Bélgica, Canadá, Dinamarca e Finlândia, possui uma série de peculiaridades, dentre elas:

No Brasil existem 22 ZPs, e cada prático tem habilitação para atuar em apenas uma delas, devendo se capacitar com treinamentos de dois anos para atuar em qualquer outra ZPs;

Algumas ZPs, exigem que o Prático permaneça embarcado por até cinco dias, como por exemplo, na Amazônia;

O prático não tem direito a recusar serviço e precisa oferecer os mesmos preços ao armador para trabalhar nos fins de semana, nos feriados (inclusive Natal e Ano Novo) à noite, com ou sem intempéries e independentemente das condições operacionais do navio e da sua idade;

O prático arca com todos os riscos do seu patrimônio e até com o patrimônio dos armadores em caso de acidente, sem contar os custos de oportunidade, precisa investir milhões de reais para trabalhar. O Brasil não desembolsa um único centavo para capacitar ou investir em ativos.

1.4. COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM (CNAP)

O governo, ao criar a CNAP via decreto 7.860/12, tinha como objetivo regular a atividade, intervir no preço e nas zonas de praticagem, conforme descrito no texto de introdução ao decreto.

Cria a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com o objetivo de elaborar propostas sobre regulação de preços, abrangência das zonas e medidas de aperfeiçoamento relativas ao serviço de praticagem; e altera o Decreto nº 2.596, de 18 de maio de 1998.

Porém, o Governo sequer convidou os práticos a integrarem a comissão e tratou o assunto como se tivesse propriedade sobre o patrimônio físico e intelectual que pertence, de fato, aos práticos.

Com relação à intervenção do Estado no domínio econômico, é razoável tal expediente no setor de energia, por exemplo, onde as águas, um bem natural e comum pertencente ao Estado e onde os serviços e o patrimônio resultante de investimentos do Estado foram concedidos mediante leilão à empresas que passam a explorar a atividade econômica e cobrar o que livremente desejam dos consumidores, com a presença de uma agência reguladora.

Igualmente agências reguladoras são razoáveis no caso das rodovias concedidas para exploração através de pedágios, para que as concessionárias cumpram seu papel. Também neste caso, o investimento, o capital do Estado aplicado na construção das rodovias entregues sob o regime jurídico de concessão, precisa ter regras claras.

Mas não é o caso do serviço de Praticagem, que não se trata nem de concessão e nem de permissão de serviço público. Nos termos do artigo 2º da Lei 8987/1995, a concessão de serviços públicos corresponde à delegação de sua prestação, feita pelo poder concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado.

Por sua vez, a permissão de serviço público se refere à delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco, a teor do artigo 2º, inciso IV da lei supra apontada.

Os serviços de Praticagem não se enquadram nas hipóteses concessão ou permissão, e não podem ser tratados como tal. Não são serviços públicos, mas sim privados e de interesse público, dada a relevância e importância de sua atividade, principalmente, no que diz respeito a segurança da navegação, as quais não podem ser sopesadas por critério de preço.

Na atividade de Praticagem, organizada em qualquer uma das formas previstas em lei, são os práticos que investem seu patrimônio pessoal e intelectual para organizar a atividade, sem qualquer subsídio ou participação financeira do Estado. Trata-se de um setor da economia que, dada a sua especialidade, o Estado optou por não investir e sim contar com a presença da iniciativa privada para tal expediente, no modelo econômico liberal de intervenção mínima do Estado.

2. PROBLEMA IDENTIFICADO

A CNAP afirma que o problema do Modelo de praticagem atual está mais próximo do que a teoria econômica define como concorrência imperfeita e que por isto não é um modelo eficiente.

A teoria econômica considera um mercado perfeito aquele onde:

- ✓ As empresas não determinam o preço, mas sim, o mercado:

Para fins econômicos, “mercado” é concepção das relações comerciais baseada essencialmente no equilíbrio de compras e vendas, segundo a lei da oferta e da procura, representando ainda o lugar teórico onde se processam a oferta e a procura de determinado produto ou serviço.

Na atividade de praticagem é o mercado que determina o preço, com a condição sui generis de que o prático se obriga a prestar o serviço ainda que o cliente se recuse a pagar. Por conta de previsão legal, o serviço de praticagem deve estar disponível 24 horas por dia, 7 dias por semana, de forma ininterrupta.

A praticagem atende este quesito, havendo a eficiência, ou o ótimo de Pareto, eis que a situação econômica não comporta espaço para melhorias, eis que o fim de proteção ao meio ambiente e segurança da navegação é plenamente atendido.

Não se pode desvirtuar a doutrina de Vilfredo Pareto para motivar a intervenção ora pretendida que desrespeita a base constitucional pátria prevista no artigo 174 da Constituição da República de 1988.

- ✓ Os produtos são homogêneos:

Cada ZP tem suas particularidades mas, dentro de cada zona, os serviços são homogêneos sim.

Homogêneo é tudo aquilo que possui igual natureza; que possui semelhança de estrutura e função em relação à qualquer coisa em comparação com outra. É algo composto de maneira uniforme.

Ora, A NORMAN 12 – DPC dispõe sobre as regras da autoridade marítima para o serviço de praticagem, as quais são aplicáveis para todas as Zonas de Praticagem e regem a atividade de forma homogênea.

Logo, também atende a este quesito.

- ✓ Há livre entrada e saída de seus agentes:

Os práticos são livres para deixar a atividade. Novos concursos também são livres para serem criados, conforme necessidade devidamente identificada pela autoridade marítima. Adiciona-se ao fato de as

empresas de praticagem serem livres para aceitar o ingresso de novos sócios práticos, ou do prático atuar individualmente, por exemplo. Todavia, por conta da especialidade de sua atividade, é necessária a obtenção de habilitação em processo seletivo, como ocorre, por exemplo, com o profissional da advocacia. Assim, também a praticagem atende a este quesito.

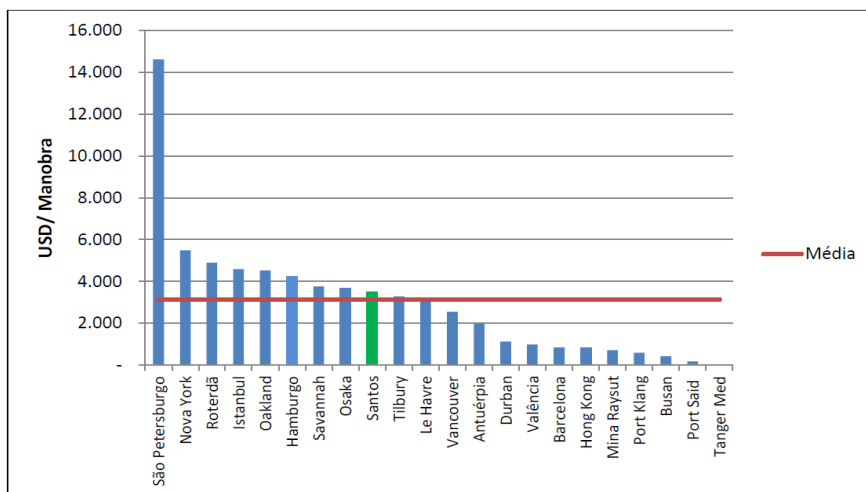
A CNAP afirma que mercados imperfeitamente competitivos podem exercer seu poder de imposição de preço sobre o tomador. Que este poder pode gerar falhas de mercado, uma vez que não há necessidade de ser eficiente para reduzir custos, sendo a ineficiência do mercado transferida para o preço e imposta ao armador.

Do ponto de vista **exclusivamente** econômico, a única “imperfeição” de mercado na praticagem brasileira é a imposição que o Prático preste seus serviços ao tomador, mesmo quando este discordar do valor a ser pago, ficando sujeito ao não recebimento, à cobrança judicial ou à determinação do valor pela Marinha. Tal “imperfeição” se justifica juridicamente, e deve ser mantida e considerada. O apelo para tal “imperfeição” de ônus do Prático ultrapassa os limites exclusivamente econômicos, e atingem questões de soberania nacional; proteção ao meio ambiente; função social da propriedade, os quais são fundamentos da ordem econômica já respeitados na atividade de Praticagem.

A Praticagem brasileira precisa ser eficiente a ponto de seus custos cobrirem não só os preços baixos que praticam, mas também, cobrir eventuais protelações de pagamento.

Ademais, a afirmação de existência de monopólio ou de mercado imperfeito é uma falácia promovida por alguns armadores estrangeiros que dominam o transporte marítimo mundial e que, agora, estão dominando a nossa cabotagem. É de pleno conhecimento a existência de um profundo estudo feito pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) sobre a realidade e estruturação da praticagem brasileira.

O relatório final do estudo denominado “Análise da Competitividade Internacional dos Valores Cobrados pelos Serviços de Praticagem no Porto de Santos”, foi divulgado em outubro de 2009. Mesmo diante da subvalorização do dólar frente à



Fonte: FGV (2009) – Navio com arqueação bruta de 36.007 ton

moeda brasileira na época, o que distorcia a comparação, a Fundação Getúlio Vargas comprovou que os preços de Praticagem no Porto de Santos encontram-se

próximos à média internacional e são inferiores à maioria dos **portos de referência**, citando textualmente que “entre 54% e 66% das exportações pelo Porto de Santos em 2008 foram destinadas a países representados por portos onde os valores dos serviços de praticagem são superiores aos praticados em Santos”, concluindo que “tal fato sugere que os valores de praticagem não representam qualquer entrave à exportação de mercadorias brasileiras para esses portos”.

Veja-se o gráfico comparativo de preços praticados entre os diferentes práticos.

O estudo da FGV aponta que não é por mero acaso ou para privilegiar os prestadores de serviços de praticagem, que o Poder Público implantou um sistema de regulamentação, no qual há pouco espaço para a livre concorrência na atividade. O objetivo por trás disso é preservar o interesse público, garantindo-se a qualidade do serviço e, consequentemente, impedindo acidentes marítimos. É o que se depreende do seguinte trecho:

“Os críticos das propostas de liberalização tendem a contra-argumentar afirmando que as decisões de organização e regulamentação da praticagem devem ter como prioridade os efeitos para a segurança da navegação nos estuários. O principal efeito da concorrência, segundo argumentam os críticos, é que haveria uma preferência por clientes que melhor remuneram os serviços, o que resultaria em um atendimento pouco eficiente na zona de praticagem, aumentando os riscos de acidentes. [...]”

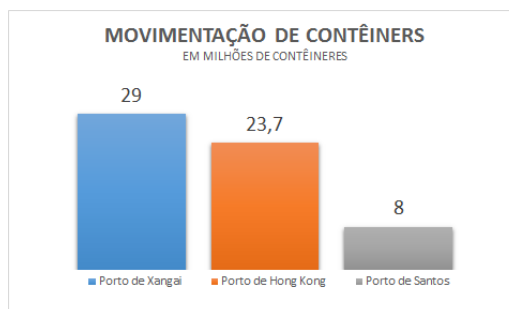
Estas críticas são corroboradas por estatísticas, pois entre 1985 e 2000 houve 40 incidentes envolvendo encalhe ou colisão/abalroamento na região, sendo que 16 deles ocorreram na presença de práticos no navio. Entre 1985 a 1992, 6 iniciantes foram registrados com práticos a bordo, um média de 0,75 incidentes/ano no período entre 1993 até 2000 foram registrados 1,25 incidentes/ano, indicando um incremento no número de acidentes no período de desregulamentação.”

Assim, por mais que existam zonas portuárias, determinadas pela autoridade marítima – DPC –, onde cada praticagem deva prestar seus serviços, é certo que não se trata de um setor “monopolista”, pois **é vedado à empresa de praticagem impor qualquer controle sobre a quantidade de serviços à disposição de seus tomadores**, já que não pode se recusar a prestá-lo, 24 horas por dia, 7 dias por semana, 365 dias no ano.

Destaque-se ainda que 35% da composição do preço praticado no Brasil refere-se a tributos. Outro ponto relevante é que nos demais países de referência os práticos conseguem atender até o dobro de embarcações, uma vez que aqueles portos são privilegiados pela excelência de infraestrutura logística eleita como prioridade entre seus governos.

E por acaso a China tem custos operacionais mais altos ou mais baixos? O custo de mão de obra será maior na china? Onde o custo de vida é menor? Por acaso os práticos chineses fazem investimentos privados em ativos de praticagem? Onde a carga tributária privilegia a logística e a produção?

Aqueles que destacam os preços praticados na China, não podem ignorar que Xangai movimenta 29 milhões de contêineres, contra 23,7 em Hong Kong e 8 milhões em Santos. Aqueles portos funcionam 24 horas, incluindo as autoridades portuárias. No Brasil, a alfândega e os agentes fiscais dão expediente de seis ou oito horas, enquanto os Práticos dão plantão de 24 horas aguardando a lentidão da burocracia.



Esta eficiência de infraestrutura dos países que priorizam a produção e escoação para o mercado externo pulveriza o investimento em ativos, assim como o custo fixo unitário deles, tornando possível reduzir preços. É nisso que o governo brasileiro precisa focar, no aumento da eficiência de sua infraestrutura e gestão de pessoal.

Com todas as desvantagens contrárias, a Praticagem brasileira consegue operar na média do preço mundial e ter **menores preços** que Estados Unidos, Holanda, Alemanha, Japão e Turquia. O motivo? Porque são os Práticos, com capital privado que fazem investimentos. O profissional Prático deve ser ágil e eficiente e estar sempre atualizado com equipamentos de ponta para fazer frente à forte pressão do mercado.

Com todas as dificuldades e desvantagens em relação ao mercado mundial a praticagem brasileira oferece preço na média dos portos de referência mundial. E ressalte-se ainda a qualidade dos serviços de praticagem no Brasil, pois os práticos brasileiros investem em tecnologia de ponta e treinamentos em nível mundial, a ponto dos índices de acidente serem comparáveis aos americanos, país onde a circulação de navios antigos é proibida, enquanto os práticos brasileiros se sujeitam a todo tipo de embarcação.

Como se vê, os fatos evidenciam que a teoria econômica do mercado imperfeito não se aplica à praticagem brasileira.

Os serviços de praticagem são contratados pelos armadores, proprietários dos navios, com base em preços livremente negociados e acordados entre as partes. Quando não há acordo, o preço é estabelecido pela Autoridade Marítima. É importante destacar, também, que uma eventual falta de acordo sobre os preços não exime o prático da prestação do serviço, à qual ele é obrigado por determinação legal, mesmo que não haja valor previamente acertado.

Hoje, acerca da imposição de preço, o que se constata é justamente o contrário: são os armadores que têm o maior poder de pressão. Em determinados locais, algumas poucas empresas de navegação não vêm pagando por serviços prestados há vários anos, aproveitando-se, exatamente, desta obrigatoriedade de prestação do serviço. Por vezes, até lançam mão de recursos judiciais protelatórios, nada pagando até o trânsito em julgado.

3. PUBLICO AFETADO

A CNAP apresenta o público alvo afetado que segundo o texto são:

- ✓ Práticos, que terão seus preços regulados
- ✓ Os armadores e agências marítimas
- ✓ Autoridade marítima
- ✓ Sociedade como um todo

Analisemos caso a caso.

A afetação do prático

Os únicos afetados nefastamente com os efeitos do Decreto nº 7860/2012 são, de fato, os práticos. Lembre-se que o Estado não contribui com qualquer tipo de custeio ou subsídio para a atividade e estes profissionais são responsáveis pelo elevado grau de eficiência, com índice de acidente similar ao dos Estados Unidos em que pese os riscos impostos pela carência de infraestrutura brasileira sejam muito maiores.

Os preços atualmente já são regulados pelo mercado, conforme citado anteriormente, além do que são, sempre e historicamente, resultado de livre negociação entre as partes. Nenhum preço é ou pode ser imposto por qualquer das partes. A imposição do Decreto irá colocar em risco evasão dos práticos para outras profissões ou empreendimentos de menor risco e maior retorno financeiro.

O decreto, além de colocar mais em evidência a tão citada insegurança jurídica brasileira, põe em risco o fato de que todos os práticos a um só tempo abandonem seus cargos, deixando os exportadores e importadores brasileiros “a ver navios”, de longe, sem ninguém para os pilotar nas turbulentas, turvas, sinuosas e perigosas águas brasileiras.

A praticagem é um serviço *sui generis* e de elevadíssima especialidade e será o mercado que irá definir o preço do serviço do Prático, assim como ocorre para outras profissões que demandam sólida qualificação e experiência, como médicos e advogados, por exemplo.

3.2 A afetação dos armadores e agências marítimas

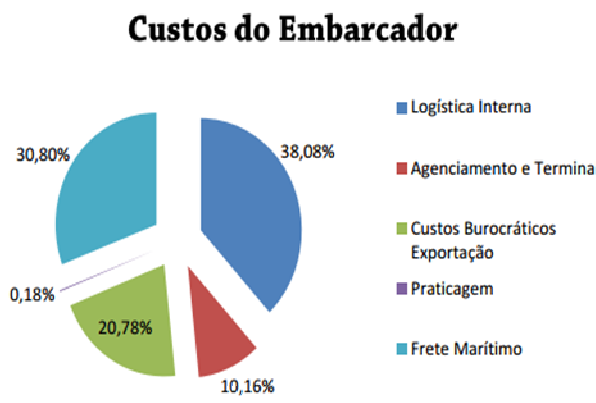
Do ponto de vista financeiro, nenhum. Porém, haverá enfraquecimento e distorções de mercado, por conta do enorme poderio conferido aos tomadores de serviço de praticagem.

O estudo realizado pela Fundação Getúlio Vargas demonstrou que a praticagem representa apenas 0,12% a 0,18% dos custos do dono da carga. É importante salientar que aquele estudo foi voltado ao transporte em contêineres. Certamente, para navios graneleiros os percentuais seriam ainda menores.

E qual é o peso do preço da praticagem na despesa total de um passageiro de um navio de cruzeiro?

No caso dos cruzeiros marítimos, declarações da própria ABREMAR (Associação Brasileira de Cruzeiros

Marítimos) não deixam qualquer dúvida sobre a realidade do baixo custo da praticagem para os passageiros.



No dia 03/10/2010, matéria divulgada no Diário do Litoral registrou que, segundo a ABREMAR, naquela temporada, pelo Porto de Santos passariam cerca de um milhão de passageiros. Em 29/11/2010, na Folha de São Paulo, Ricardo Amaral, então presidente da mesma ABREMAR, declarou que as despesas com a praticagem, na mesma temporada e no mesmo porto, seriam de R\$ 9.664.000,00.

Uma simples operação matemática demonstra, portanto, que o custo da praticagem é de apenas R\$ 9,66 por passageiro, menos do que se cobra, por exemplo, por uma lata de refrigerante a bordo (US\$ 6), ou por uma foto (US\$ 12), ou pelo transporte da bagagem (US\$ 19) ou uma ida à enfermaria do navio (US\$ 70). Isto para não falar nas gorjetas compulsórias ou nos gastos no cassino do navio.

O preço da praticagem tem influência no valor do frete marítimo? E na tarifa do frete de cabotagem?

É importantíssimo dissociar eventual redução do preço de praticagem com alguma redução de custo para o embarcador (exportador ou importador) ou mesmo para os passageiros (no caso dos cruzeiros). A praticagem é um custo do armador, ou seja, um custo inerente à operação do navio, como são os custos de rebocador, salário da tripulação, alimentação dos tripulantes, documentação do navio, etc.

O dono da carga sequer toma conhecimento destes valores, individualmente considerados. O que influi, sim, no preço dos produtos transportados, entre outros fatores, é o frete que ele paga ao armador, e que é regulado pelo “mercado”, pela oferta e procura, tendo como agravante o fato da navegação marítima mundial ser dominada por um oligopólio de mega-armadores.

MARKET SHARE DAS OPERADORAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO

Conforme demonstra o quadro apresentado na sequência, as seis maiores empresas de navegação concentram metade da capacidade de transporte mundial. Se forem consideradas as 15 maiores, 75% do mercado.

Diante desta realidade, invariavelmente, o frete é muito superior aos custos do armador e qualquer redução em um desses custos resulta apenas em maior lucro para ele.

POSICÃO	OPERADOR	REPRESENTATIVIDADE	
		INDIVIDUAL	ACUMULADO
1	APM-Maersk	15,80%	15,80%
2	MediterraneanShgCo	13,30%	29,10%
3	CMA CGM Group	8,10%	37,20%
4	COSCO Container L.	4,30%	41,50%
5	EvergreenLine	4,10%	45,60%
6	Hapag-Lloyd	3,80%	49,40%
7	APL	3,60%	53,00%
8	CSCL	3,40%	56,40%
9	HanjinShipping	3,40%	59,80%
10	MOL	3,10%	62,90%
11	OOCL	2,60%	65,50%
12	Hamburg SüdGroup	2,50%	68,00%
13	NYK Line	2,50%	70,50%
14	Hyundai M.M	2,20%	72,70%
15	K Line	2,10%	74,80%
	Outros milhares	25,20%	100,00%
		100,00%	

Além dos altos valores de frete, com frequência são também impostas unilateralmente pelos armadores aos donos da carga sobretaxas de *bunker*, de pico de safra, de prioridade, de congestionamento, por escassez de contêineres, por falta de equipamento *reefer*, de consumo *reefer*, de greve, de pouca profundidade, de pirataria, de “no show”, de nevoeiro, de “low-sulphurfuel”, etc

Vale lembrar que, mesmo que a praticagem fosse gratuita, o embarcador pagaria os mesmos valores de frete e sobretaxas, que são estabelecidos pelo “mercado oligopolizado”. Os custos de movimentação do navio não têm qualquer influência no custo final do produto transportado.

O Relatório Anual de Gestão de 1997, do CADE¹, já mostrava preocupação com a falta de concorrência entre as empresas de navegação e registrava que variações de preço no serviço de praticagem poderiam ter efeitos pequenos para o usuário, diante da possibilidade de eventuais reduções de custo serem absorvidas apenas pelas próprias empresas de navegação.

A postura de não repassar eventuais economias aos donos da carga é confirmada pelos próprios armadores, conforme deixou patente declaração do Vice-Presidente do SYNDARMA (Sindicato das Empresas Brasileiras de Navegação), na revista Portos e Navios, edição 572, em setembro de 2008, sobre a queda de preço dos combustíveis:

¹ <http://www.cade.gov.br/Default.aspx?62c245cb50ce51e97ac0>

“Para Galli, a medida vai trazer um pequeno alívio para as empresas de navegação”, mas ressalta que esse “alívio” não vai necessariamente provocar uma mudança no preço dos fretes. “Quando acontece uma alteração no custo, isso não quer dizer que, na mesma hora, essa alteração tenha que ser repassada no preço. O preço para o cliente tem mais a ver com o exercido no mercado, afirma”.

Em 1º de novembro de 2010, no DCI, o Presidente da Hamburg Sud do Brasil afirmou que “A precificação [do frete], na verdade, é muito simples. Depende da procura e da demanda. Na indústria, em geral, o preço do frete se compõe pela demanda e pela oferta. Isso sobe ou desce”².

Corroborando a realidade de que os fretes cobrados pelos armadores derivam mais da posição dominante que detêm do que dos seus custos, um estudo realizado em 2008 por pesquisadores do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento)³ constatou que as exportações latino-americanas para os Estados Unidos pagam taxas de frete oceânico que são, em média, 70% mais altas do que as taxas pagas por exportações da Holanda, apontando, como uma das causas, o baixo grau de competição entre as empresas transportadoras que operam nas rotas latinoamericanas.

Nessa mesma linha, matérias publicadas pelo jornal O Globo⁴ e pelo site PortoGente⁵ relatam suspeitas de cartel no frete marítimo cobrado no Brasil.

Um exemplo concreto de que os fretes, mesmo nas tarifas de cabotagem, não guardam estreita relação com os custos do armador pode ser verificado na tabela de fretes do serviço da Ásia, do grupo alemão Hamburg Sud / Aliança⁶. Para o transporte de um contêiner de 40 pés, com carga geral, de Itaguaí a Hong Kong, o valor cobrado é de US\$1.100. Entretanto, caso o embarque deste contêiner seja feito em Vitória, é previsto um “PRECARRIAGE ADDITIONAL COST” de US\$1.800. Em outras palavras: frete Itaguaí-Hong Kong (10.274 milhas náuticas) = US\$1.100; frete Vitória-Sepetiba (337 milhas náuticas) = US\$1.800.

Além disso, naquela mesma tabela pode ser verificado que o frete é idêntico, seja saindo de Buenos Aires, seja saindo de Montevideú, seja saindo de Santos. Segundo os armadores, os preços da praticagem na Argentina e no Uruguai seriam inferiores aos de Santos. Ora, se, como dizem, a praticagem tem influência no frete, por que então os valores de frete são iguais?

² http://www.dci.com.br/noticias_imprimir.asp?id_texto=348561

³ <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=1662398>

⁴ <http://www.canaldoprodutor.com.br/comunicacao/noticias/alta-do-frete-maritimo-assusta-exportadores>

⁵ <http://www.portogente.com.br/texto.php?cod=74043>

⁶ http://www.hamburgsud-line.com/hsdg/media/hamburgsd/documents_1/regionalinformation/sdamerika/brazil/publicrates/asia.pdf

Se não há impacto sobre os fretes, por que os armadores fazem tanta pressão sobre os preços da praticagem no Brasil?

Na queda de braço entre o oligopólio dos armadores e a praticagem brasileira, o aumento de lucro é fator desejável, mas secundário. O motivo principal é a busca de domínio da atividade. **Na verdade, é a independência funcional, sem vínculos de subordinação a empresas de navegação ou a interesses outros que não a segurança da navegação a principal causa dos ataques que são desferidos contra o serviço de praticagem.**

Esses grupos internacionais não aceitam que profissionais brasileiros qualificados e independentes, sob a fiscalização da Autoridade Marítima Brasileira, façam cumprir rigorosamente as normas de segurança, em detrimento de eventuais lucros que poderiam ser gerados pela quebra dessas mesmas normas. E os práticos, muitas vezes e com respaldo nas normas de segurança fixadas pela Autoridade Marítima, têm de contrariar interesses comerciais e econômicos, na defesa da segurança do porto, das pessoas e do meio ambiente, enfim, em defesa da comunidade a que servem.

As pressões de tais grupos internacionais sobre as autoridades brasileiras pela busca de privilégios ou vantagens não justificáveis não são novidade. Vide, por exemplo, o questionamento da Hamburg Sud ao Ministério da Marinha, em setembro de 1898, sob a alegação de que havia cobranças indevidas referentes à praticagem, pela Capitania dos Portos de Paranaguá⁷. **O Parecer do Conselho Naval, datado de abril de 1899, demonstrou que a reclamação era improcedente.**

Os ataques contra a praticagem brasileira, prática hoje mais exacerbada através da mídia, utilizam, invariavelmente, desinformações ou falácias acerca de custos e acusações depreciativas de supostos salários. **Por mais que não se deseje vincular, é quase impossível ignorar Goebbels, ministro da propaganda nazista.** Ele afirmava que não se poderia permitir que a verdade prejudicasse os objetivos. O aspecto essencial seria alcançar o propósito; **se os motivos eram reais ou não, isso não tinha a menor importância. O importante seria ridicularizar os adversários dando início a rumores mentirosos ou fazendo acusações ultrajantes, com reportagens plantadas na mídia escrita e falada.**

O armador paga pelo serviço de praticagem nas duas pontas da rota. Como foi demonstrado pela FGV, a maioria dos destinos dos navios representam localidades onde a praticagem é mais cara. Por que os valores, aqui, teriam de ser menores que os do exterior? Apenas por que é no Brasil? Apenas porque eles vêm de países desenvolvidos (onde não se atrevem a assediar seus governos com o mesmo vigor que aqui o fazem) e a praticagem representa um país em desenvolvimento?

⁷ <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/u2135/000329.html>

Mais grave se torna a questão ao recordar que o serviço de praticagem prestado a estrangeiros significa exportação de serviços, ingresso de divisas e tributos integralmente recolhidos no Brasil. Nenhuma parcela dos pagamentos é feita fora do país, diferentemente do que poderia ocorrer, por exemplo, entre algumas empresas estrangeiras de navegação e algumas empresas estrangeiras de rebocadores. Lembrando o que constatou o BID, os armadores estrangeiros já impõem aos exportadores e aos importadores brasileiros fretes 70% superiores aos cobrados dos europeus e americanos.

3.3. AFETAÇÃO DA AUTORIDADE MARÍTIMA

A Autoridade Marítima tem acrescida em sua atividade participação no CNAP, de acordo com a proposta, cabendo-lhe um complexo modelo que não será aceito pelos práticos, em razão da inviabilização da atividade econômica.

Caso os práticos decidam abandonar sua profissão, seja pela implicação financeira do capital investido, seja pela perda da independência de atuação, à AM caberá assumir as consequências do decreto assinado.

3.4. AFETAÇÃO DA SOCIEDADE COMO UM TODO

A sociedade ficará exposta aos riscos decorrente da fragilização da atividade de prático, especialmente os riscos ambientais.

A suposta bondade pretendida pela CNAP pode afetar sensivelmente o direito ao desenvolvimento sustentável, enquanto a crua racionalidade econômica já exposta acima que evidencia inexistir mercado imperfeito no serviço de praticagem pode salvar e garantir tal direito para gerações futuras.

4. PROPOSTA SUGERIDA

Conforme descrito no contra-argumento dos itens anteriores, não faz sentido a proposição de regulamentação para aumentar a eficiência do setor.

Primeiro, por que o setor já possui elevado grau de eficiência.

Segundo por que não há nem monopólio, nem concessão, nem uso do bem público.

Terceiro por que o mercado já determina os preços, através de acordos livres entre as partes, ou de fixação pela Autoridade Marítima, quando inviáveis os primeiros.

Quarto por que já existe remuneração satisfatória para o setor. O temor ao setor é justamente o contrário, a imposição de preços impraticáveis, o que sujeitaria a perda dos investimentos realizados.

4.1. QUALIDADE DO SERVIÇO PROPOSTA NA METODOLOGIA

A proposta não apresenta parâmetros, nem índices, nem qualquer outro critério objetivo que efetivamente possa tornar possível a medição da qualidade dos serviços propostos.

Desta forma, a qualidade do serviço que jamais é questionada não justifica a imposição de preços por órgão regulador, muito menos em cima de investimentos privados.

Conforme já demonstrado pelos práticos, um dos indicadores mais relevantes e objetivo, **o indicador de acidentes**, a praticagem brasileira já é referência mundial, estando lado a lado com os Estados Unidos da América.

4.2. DIMENSIONAMENTO DOS INVESTIMENTOS

A CNAP propõe a utilização de **benchmarking** internacional para estabelecer a remuneração dos investimentos. Logo, com base no preço praticado no mundo.

Conforme já exposto, há diferentes níveis de demanda em cada porto, inclusive no Brasil, o que afeta o custo fixo unitário em cada ZP, seja no Brasil ou no Mundo.

Há também diferentes níveis de infraestrutura, preços de mão de obra, custos com treinamento, restrições legais às condições das embarcações, carga tributária.

O **benchmarking** já é feito atualmente pela praticagem e conforme demonstrado o preço praticado no Brasil está na média mundial.

4.3. ESTRUTURA DE PREÇOS

A proposta da CNAP é a de definir preços através de multiplicadores baseados na demanda e em padrões de qualidade desejados. E o pior, afirma que o objetivo é construir uma estrutura tarifária.

Esta intervenção Estatal fere o direito e a liberdade do empreendedor de criar métodos eficientes para melhor gerir o seu negócio. Sim, a praticagem é uma profissão e um negócio que exige investimento, capacitação e eficiência para assegurar margens de lucro que compensem o risco assumido.

Trata-se de uma tentativa falaciosa de confundir praticagem com serviço público e, dessa maneira, forçar uma regulação por planilhas de custos, como ocorre com empresas concessionárias ou permissionárias, por exemplo. As sociedades de praticagem são entidades privadas, que prestam serviços em moldes privados e, assim, são remuneradas por “preços”.

O preço do serviço de praticagem se compõe de duas parcelas bastante distintas: a primeira, tangível, é composta pelos custos da infraestrutura necessária à prestação eficaz do serviço, tais como lanchas, combustível, pessoal, equipamentos de comunicação, etc.; a segunda, intangível, reflete, por um lado, a perícia exigida do prático para gerenciar os riscos inerentes a cada manobra a ser executada, e por outro lado, as externalidades negativas que são evitadas e as externalidades positivas que são agregadas pelo seu trabalho.

4.3. REAJUSTE E REVISÃO DE PREÇOS

O cenário em comento não comporta espaço para a pretensão do governo em reajustar unilateralmente os preços pelo serviço desempenhado pela iniciativa privada.

Ora, se o governo entende ter o direito de proibir supostos preços abusivos na regular prestação dos serviços de praticagem, ele tem também a obrigação de proteger os prestadores (Práticos) quando inexistir atividade em determinado Porto, como aconteceu recentemente em Itajaí (SC), quando o Porto ficou fechado por um longo período sem as atividades do Prático que, conseqüentemente, não receberam salários, ou pró-labores, ou lucros neste período. Por que uns merecem proteção e outros não?

Uma evidência de que a praticagem tem os mesmos problemas que qualquer outra empresa brasileira, é importante ressaltar que sete das 22 ZPs possuem empresas com dificuldades financeiras até para o pagamento de sua contribuição associativa ao Conselho Nacional de Praticagem – CONAPRA. Esta informação contraria qualquer notícia sobre supostos rendimentos astronômicos dos práticos, como irresponsavelmente plantado na mídia pelos armadores.

5.2. CARACTERIZAÇÃO DO MODELO REGULATÓRIO

Nada a comentar.

5.2.1 PRINCÍPIOS DE REGULAÇÃO ECONÔMICA PARA O SISTEMA DE PRATICAGEM NO BRASIL

A CNAP propõe o uso da experiência internacional para a regulação da praticagem no Brasil, no que diz respeito às revisões tarifárias, nível de serviço e renegociações contratuais. Propõe um modelo baseado na oferta, esquecendo porém de considerar a demanda e o próprio conceito econômico de “mercado”.

Neste modelo a CNAP pretende estabelecer a margem de lucro que o prático dever obter, interferindo na livre negociação e desestimulando iniciativas individuais que possam, de forma criativa, reduzir custos, ao criar um teto com base em custos padrão.

O modelo de regulamentação proposto baseia-se na construção de um banco de dados inicial e posteriormente na sua alimentação regular, o que exige a existência permanente da CNAP.

A construção de uma base de dados padrão exige que todos os práticos sejam forçados e abrir mão de sua liberdade de escolha do melhor modelo de negócio que lhe convém.

Esta imposição fere a liberdade individual, pois o prático pode escolher ser:

- Avulso;
- Autônomo;
- Empresário individual;
- Sócio de empresa limitada;
- Sócio de empresa ilimitada;
- Sócio de sociedade anônima;
- Associado;
- Sócio de sociedade simples;
- Optar pelo regime de lucro real, presumido, simples nacional, implicando em créditos tributários ou não;

A padronização de custos implicará em interferir na inteligência empresarial, na engenharia financeira. São particularidades brasileiras que devem ser respeitadas por preceitos constitucionais.

Ainda neste tópico, um dos erros mais grotescos é a proposta de cálculo de tarifa. Ora, não se trata, como visto, de um serviço público. Trata-se do preço de serviços privados. Diferentemente da Austrália, onde os práticos são servidores públicos, no Brasil reina a livre iniciativa para a atividade com suas regulamentações necessárias pela autoridade marítima.

5.2.2 OBJETIVOS E INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS

O grande erro desta proposição neste item está no fato de que não se está regulando um setor para atração de investimentos. Os investimentos já estão realizados e o mercado de praticagem brasileira se destaca pela eficiência, elevada qualidade, índices de acidente semelhantes ao dos Estados Unidos da América, localidade esta onde a infraestrutura é de elevado padrão e os navios antigos não podem circular.

Mesmo atuando em ambientes de grande complexidade e correndo riscos maiores, os Práticos Brasileiros já oferecem preços melhores do que seu principal país concorrente. Desta forma, ainda que se concordasse com a regulação de preços, esta deveria se basear no modelo atual das empresas que já atuam, sob pena de desestimular a atuação coletiva dos práticos, de modo que todos os práticos possam

vir a abandonar o mercado de uma só vez, causando a CNAP prejuízos incalculáveis ao País.

5.2.3 NÍVEL DE ESTRUTURA TARIFÁRIA

Neste item a CNAP se apresenta de forma contraditória.

No item 5.1 a CNAP acusa os Práticos Brasileiros de abusarem de um suposto monopólio, sob a equivocada interpretação de que a cobrança de diferentes preços para diferentes serviços estariam ligados ao escalonamento de preços proporcionais à capacidade de pagamento dos clientes.

Agora, quando analisa a própria proposta de nível de estrutura tarifária (termo também equivocado), a CNAP reconhece, contraditoriamente, a necessidade de diferentes preços, conforme o tipo de consumo, o que significa diferentes tipos de serviços, o que se baseia em complexidade, riscos, condições, etc.

“A estrutura pode ser diferenciada de várias maneiras: por clientes, regiões, entre custos fixos e variáveis, ou ainda nível ou tipo de uso ou consumo, para o caso da praticagem.”

5.2.4 ESTRUTURA FINANCEIRA DE REGULAÇÃO

No que diz respeito ao custo de capital, o ponto crucial que não foi abordado é justamente os critérios para o custo de oportunidade.

Ressalte-se, ainda, que há duas remunerações distintas que precisam ser consideradas quando se analisa a praticagem organizada em forma de empresa, integrada por sócios Práticos: 1º Pró labore do prático; e, 2º Remuneração do capital.

5.2.5. SÍNTESE DO MODELO BÁSICO DE REGULAÇÃO ECONÔMICA E CONSIDERAÇÕES ADICIONAIS

Nas considerações adicionais se encontra um dos temas mais delicados e impraticáveis. A fixação de preços com ajustes anuais.

Ora, combustíveis possuem preços alterados constantemente.

Greves nos portos são imprevisíveis e exigem reserva, pois o prático não tem qualquer receita neste período, só despesas.

Interferência dos órgãos públicos em nossa atividade a exemplo de uma determinação recente da receita federal local, impediu o acesso do Prático pelo porto, resultando em Praticagem fortes investimentos (aquisição de mais 01 uma lancha de porto (500.000,00), contratação de marítimos, etc...) para que não houvesse prejuízo no atendimento dos serviços, a fim de que o acesso fosse feito pelo mar.

Equipamentos, treinamentos e despesas no mercado externo são pagos em dólar e euro na maioria dos casos, estando o prático sujeito às variações.

Salários são alterados em períodos diferentes nas várias regiões.

Nenhuma empresa consegue esperar 6 meses ou 12 meses para repassar seus custos de produção, subsidiando preços aos armadores. Não faz nenhum sentido, ainda mais sendo o custo da praticagem irrelevante para o transporte marítimo, conforme já demonstrado.

Considerando ainda que utopicamente fosse possível ao Prático subsidiar os serviços aos armadores conforme propõe a CNAP:

- a criação de uma empresa espelho em cada ZP;
- a criação de um banco de dados que será constantemente atualizado para viabilizar a revisão periódica de custos e despesas (item 5.2.1);
- A análise deste conjunto de dados e variações para atualização.

Porém, qual é a previsão de orçamento para a manutenção desta gestão imparcial de informações?

A praticagem elevará o preço com base em potenciais aumentos esperados durante o ano, inclusive risco de greve por 3 meses, conforme já aconteceu, etc? É este tipo de prática que faz do Estado ineficiente em tantos setores, cobrando tributos exorbitantes que no final, tem suas reservas destinadas a outros fins.

5.2.6. JUSTIFICATIVA DO MODELO REGULATÓRIO A SER ADOTADO

A CNAP utilizou o item de justificativa para impor o regime de *price cap* em substituição do regime de livre mercado atualmente vigente no Brasil.

Considerando a elevada eficiência e qualidade da Praticagem Brasileira e o fato de o preço ser determinado pelo mercado, sendo livremente negociado com os Armadores, ao contrário do que se propõe como argumento do modelo regulatório, a fixação de preços abaixo dos atualmente praticados irá desestimular o investimento em ativos de alta tecnologia e treinamentos.

A redução de investimentos em treinamento e tecnologia invariavelmente elevarão as taxas de seguros, decorrente dos sinistros que passarão a ocorrer em virtude da imposição de falhas, com impactos ambientais e na interdição de portos.

Além de prejuízos às empresas Brasileiras, assistiremos os armadores se deliciando com o poder de acrescer novas sobretaxas, como já ocorre atualmente no Brasil. **Lembramos que o oligopólio que atua nos portos brasileiros já cobra fretes 70% maiores que os praticados no resto do mundo.**

5.3. METODOLOGIA DE PRECIFICAÇÃO E ACOMPANHAMENTO

Neste item, novamente a CNAP entra em contrassenso em relação ao item 5.1, no qual acusa os Práticos Brasileiros de abusarem de um suposto monopólio, sob a equivocada interpretação de que a cobrança de diferentes preços para diferentes serviços estaria ligada ao escalonamento de preços proporcionais à capacidade de pagamento dos clientes.

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 CNAP propõe identificar a remuneração com base em **benchmarking** internacional. Tal medida não é razoável em razão da singularidade da praticagem brasileira, onde:

- Elevados os riscos de acidentes em comparação à infraestrutura dos principais portos de referência mundiais, o que implica em acuradas técnicas e manobras para a realização de procedimentos similares;
- 22 ZPs com peculiaridades próprias;
- Navios modernos e antigos trafegam nos portos nacionais, enquanto portos de referência limitam a idade das embarcações;
- Baixos volumes carga e descarga no Brasil, implicando em diferentes custos fixos por unidade de serviço;
- Ativos de praticagem por conta do Prático sem participação do Estado;
- Elevado custo de habilitação do prático sem qualquer incentivo;
- Controle de tráfego de portos é de responsabilidade da praticagem;
- Elevado risco de greve, sem qualquer subsídio para o prático, exigindo reservas;
- Previdência, custo de vida e custo de mão de obra singulares;
- Elevada carga tributária;
- Controle da marinha mercante nas mãos de empresas estrangeiras, exigindo elevado rigor fiscalizatório do Prático e total independência;

No item 2 o fator Q não foi detalhado.

Indicadores de desempenho foram citados, mas não foram propostos. Logo, o acompanhamento de manobras realizadas não foi estabelecido. Também estes indicadores implicarão na necessidade de orçamento da CNAP, não justificado.

6. ANEXO I - ITENS COMPONENTES DOS CUSTOS DE PRATICAGEM

Sendo aplicado modelo semelhante ao proposto, caso factível sob o nosso ponto de vista unicamente no caso de os práticos atuais abandonarem a profissão com o subsequente ingresso dos novos práticos que se sujeitassem à estas regras, seria necessário o levantamento dos itens componentes de custos de todas as ZPs.

7. ANEXO II – CONSIDERAÇÕES SOBRE A TRIBUTAÇÃO MÉDIA NA PRATICAGEM

Em relação à tributação, deve ser acrescido os práticos que atuam na condição de autônomos/avulsos, cuja alíquota de imposto de renda é de 27,5%, para os quais também deve ser recolhido o INSS de 20% e descontado na fonte o INSS de 11%, limitados ao teto para o segundo caso.

Existe também o Empresário Individual, caso em que deve ser recolhido o INSS de 20%, ficando o IRPJ e CSLL sujeito ao lucro real ou presumido, com alíquotas diferentes em cada caso.

Neste anexo, consta informação de que a PIS e a COFINS correspondem a 3,65%. Entretanto, este percentual se aplica apenas ao lucro presumido. As empresas que estão no lucro real pagam 9,25%.

CONCLUSÃO DAS EMPRESAS PETICIONANTES

Toda a mobilização do Decreto Nº 7.860/2012 até a metodologia proposta e que foi criticada neste estudo tem um único objetivo: **Reduzir as despesas com transporte marítimo tanto para importação como para exportação.** Mas, de que forma o embarcador brasileiro poderia, verdadeiramente, ter as suas despesas reduzidas?

A resposta para tal questionamento já foi dada pela Praticagem de São Paulo e aqui reproduzida:

De imediato, poderia ganhar com a modificação da THC, passando a pagar diretamente ao Terminal pela movimentação da carga, suprimindo a nociva intermediação do armador.

O mais importante, entretanto, seria ganhar com a redução do frete. Mas nem a praticagem, nem os rebocadores, nem as taxas portuárias trarão qualquer diferença ao embarcador brasileiro, seja no longo curso, seja na tarifa da cabotagem.

Duas ações são urgentes e necessárias:

- Acompanhamento criterioso, por parte da ANTAQ, dos valores efetivamente cobrados dos embarcadores, tanto no longo curso, como, sobretudo, nas tarifas de cabotagem;
- Estabelecimento de uma Marinha Mercante genuinamente nacional;

Hoje, a totalidade dos navios de passageiros e as principais empresas brasileiras de navegação são de propriedade de megatransportadoras internacionais (Libra da CSAV chilena; Aliança da Hamburg Sud alemã; Flumar da Oldfjell norueguesa; Mercosul Line da Maersk dinamarquesa; etc).

Conforme já alertou o estudo “EVOLUÇÃO E PERSPECTIVAS DE DESENVOLVIMENTO DA MARINHA MERCANTE BRASILEIRA”, realizado em 2008 pela Consultoria Legislativa do Senado, “o Brasil é praticamente o único país que aceita a presença de capital estrangeiro majoritário nas empresas de navegação”.

A título de ilustração vale lembrar que nas empresas de aviação a participação de capital estrangeiro não pode exceder a 20% e, nas de comunicação, 30%. Sérgio Machado, Presidente da Transpetro, em Maio de 2010, alertou: “Como potência emergente, o Brasil não pode transportar apenas 1% de seu comércio e pagar US\$ 16 bilhões anuais em fretes para estrangeiros - o que tende a subir, com aumento natural do comércio.

Os gigantes que controlam metade do comércio mundial são donos de 72% da frota - o que deveria fazer a Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República pensar na questão”.

Pode-se, até mesmo, pensar na criação de uma Marinha Mercante de Estado. Um navio contêiner novo de 8.000 TEU custa cerca de US\$ 100 milhões, um valor pequeno se comparado aos US\$16 bilhões gastos anualmente com fretes e afretamentos estrangeiros. O Iraque adotou esta linha, com a criação da *Iraqi State Company for Maritime Transport*.

Nessa esteira, outra solução razoável e rápida é a melhoria dos equipamentos de carga e descarga do Portos que, na sua grande maioria estão obsoletos, o que gera gargalos e congestionamento dos navios, bem como ampliar as áreas de armazenagem que atualmente são insuficientes, tornando o porto ágil e competitivo.

O verdadeiro usuário do porto é o dono da carga, exportador ou importador. Não é a empresa de navegação, como tem sido incutido pela mídia. Os conceitos estão perigosamente invertidos. A empresa de transporte é apenas mais um dos prestadores de serviço que se utilizam do porto para atender ao dono da carga.

É o embarcador que paga muito para levar a carga até o porto. É, também, o dono da carga que paga muito em sobrestadias (demurrages) pelos atrasos para embarques e desembarques. Também é o dono da carga que paga fretes elevados e uma infinidade de sobretaxas que são controlados por "players" internacionais. As cargas e os seus embarcadores é que devem ser o centro das atenções nos portos. Não os Práticos.

Enfim, **é descabida a metodologia ora apresentada em razão do modelo econômico de livre mercado.** Ademais, a ideia de prever a remuneração do Prático mediante identificação de hora técnica é flagrantemente inconsistente pois sequer considera aspectos absolutamente pontuais e necessários para tal expediente, como, por exemplo: variáveis climáticas na prestação do serviço (noturno; tormentas; etc); prestação do serviço em navios precários e potenciais causadores de danos e/ou acidentes; consideração da infraestrutura de uma empresa de Praticagem, pois o serviço é composto do ingresso e saída do Prático no navio; qualificação e tempo de experiência do Prático, que teria uma hora técnica majorada.

Ou seja, além dos vícios legais, há vícios estatísticos e matemáticos na proposta realizada, desmerecedora de crédito por não promover qualquer noção de desenvolvimento sustentável neste cenário econômico.

É importante frisar que ao Estado compete, a teor do artigo 174 da CR/88, atuar como agente normativo, regulador da atividade econômica, no exercício das funções de fiscalização, incentivo e planejamento.

Para Diógenes Gasparini (2001), a intervenção do Estado no domínio econômico pode ser conceituada como *“todo ato ou medida legal que restringe, condiciona ou suprime a iniciativa privada em dada área econômica, em benefício do desenvolvimento nacional e da justiça social, assegurados os direitos e garantias individuais.”*

A intervenção ora em comento se evidencia como flagrantemente inconstitucional, na medida em que desrespeita direta e frontalmente a regra do artigo 174 da CR/88.

Não há qualquer evidência de que o objetivo da proposta da CNAP seja o de promover justiça social ou ainda proporcionar desenvolvimento nacional. Não se pode querer caracterizar o interesse dos armadores como o alvo da suposta justiça social, o que por si só seria um ferimento ao princípio da isonomia.

Ademais, no atual modelo de desenvolvimento proposto pela Constituição da República de 1988, os fundamentos para tal expediente estão muito vinculados à noção de sustentabilidade econômica e socioambiental, os quais são plenamente respeitados no atual cenário da atividade de praticagem, em que a proteção ao meio ambiente é um dos fins da atividade do Prático, que não pode ser sopesada por aspectos de preços.

Por fim, afirma-se que deve prevalecer a livre iniciativa como princípio, tendo a incidência regulatória espaço nas atividades econômicas somente quando houver justificativa para essa ação estatal. É o que Egon Bockmann Moreira (2004) denomina de “intervenção sensata nas economias capitalistas”.

Conforme visto, não há qualquer sensatez na tentativa do CNAP em sopesar questões de soberania nacional; proteção e defesa ao meio ambiente; e, função social da propriedade para, ilegalmente, interferir na economia sem a finalidade de promover valores constitucionais, pelo que requer seja imediatamente revogado o Decreto nº 7.860/2012 com as consequências de estilo.

Renato Neves
Gerente Geral