

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

NOME/IDENTIFICAÇÃO: ZENITH LITORAL CONSULTORES MARÍTIMOS LTDA
CPF/CNPJ: 10.357.266/0001-40

COMISSÃO NACIONAL PARA ASSUNTOS DE PRATICAGEM- CNAP**CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS**

IMPORTANTE: Os comentários e sugestões referentes às contribuições deverão ser fundamentados e justificados, mencionando-se os itens e páginas a que se referem, devendo ser acompanhados de textos alternativos e substitutivos quando envolverem sugestões de inclusão ou alteração, parcial ou total, de qualquer item. 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.

TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPOSTO	JUSTIFICATIVA
<p>Página 13 Item 2. PROBLEMA IDENTIFICADO</p> <p>Especificamente no mercado de praticagem, existe a possibilidade de o prestador do serviço exercer certo poder sobre o tomador, uma vez que este possui a obrigação de contratar o serviço, mas não possui a discricionariedade de escolher o prestador, dadas as especificidades já explicitadas e inerentes ao mercado de praticagem brasileiro.</p>	<p>Especificamente no mercado de praticagem, poderia existir a possibilidade de o prestador do serviço exercer certo poder sobre o tomador, uma vez que este possui a obrigação de contratar o serviço, mas não possui a discricionariedade de escolher o prestador. A regulação brasileira, entretanto, afastou totalmente esta possibilidade ao tornar a prestação do serviço obrigatória, mesmo em face de ausência de pagamento por parte do tomador do serviço. Por outro lado, isto transferiu o poder aos tomadores, propiciando a formação de monopsonios ou oligopsonios. Aproveitando-se da obrigatoriedade de prestação de serviços sem pagamento, grupos de tomadores do serviço têm a possibilidade (e algumas vezes efetivamente a utilizam) de exaurir financeiramente alguma sociedade prestadora de serviço obrigando-a, por fim, a aceitar o valor que desejam impor.</p>	<p>O texto contido na proposta denota desconhecimento do que ocorre na realidade. Em verdade, são os segmentos de clientes que, utilizando-se da obrigatoriedade da prestação de serviço mesmo sem pagamento, podem levar os prestadores de serviço à exaustão financeira, impondo o preço que desejam pagar.</p> <p>É fato comprovável, inclusive, que diversas empresas de navegação não pagam pelos serviços de praticagem por períodos superiores a um ano, chegando a mais de oito anos.</p> <p>Uma vez assumida a regulação econômica pela CNAP, a metodologia deve deixar clara a premissa de que não haverá obrigatoriedade de prestação do serviço caso não esteja existindo o devido pagamento, seja por inadimplência, seja por ação judicial, seja por qualquer outro motivo.</p>

<p>Página 13</p> <p>Item 3. PÚBLICO AFETADO</p> <p>... e a sociedade como um todo, que pode ser beneficiada por uma adequada regulação econômica do serviço de praticagem.</p>	<p>XXX</p>	<p>A proposta não menciona objetivamente de que forma a sociedade como um todo poderá ser beneficiada.</p> <p>Em nenhum trecho da proposta é mencionado qual o peso do preço da praticagem dentro das despesas logísticas dos exportadores e importadores (estimado pela FGV em, no máximo, 0,18%) e, sobretudo, também não é encontrada na metodologia proposta a descrição das ferramentas que serão utilizadas para garantir que eventuais modificações neste preço serão devidamente repassadas aos donos da carga e não absorvidas integralmente pelos armadores (a exemplo do que ocorre com a THC).</p>
<p>Página 14</p> <p>Item 4. PROPOSTA SUGERIDA</p> <p>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.</p>	<p>XXX</p>	<p>Neste tópico, a proposta apresentada deixa claro estar incompleta, pois se volta somente a dois tópicos da trilogia atinente à praticagem: lancha de prático e atalaia.</p> <p>O preço do Prático, enquanto profissional especializado e do qual se exige elevada perícia, foi desconsiderado. A sua remuneração estaria adstrita somente à sua faceta “empresário” (retorno do investimento).</p> <p>A parcela intangível do preço, que se refere ao trabalho intelectual desenvolvido pelo Prático, na Assessoria aos Comandantes e no gerenciamento dos riscos envolvidos em cada manobra, não foi prevista.</p>

<p>Página 14</p> <p>Item 4.2 DIMENSIONAMENTO DOS INVESTIMENTOS E DOS CUSTOS</p> <p>Para o cálculo dos custos operacionais, adotar-se-á um valor para a remuneração dos serviços de praticagem, sendo utilizado, como parâmetro, <i>benchmarking</i> internacional para a hora trabalhada pelos práticos.</p>	<p>XXX</p>	<p>A adoção de um benchmarking baseado única e exclusivamente no valor da hora trabalhada é extremamente simplista e não reflete o gerenciamento dos riscos inerentes a cada área específica. Colocando em termos absolutamente leigos, seria um raciocínio análogo ao de contratar duas pessoas para caminhar durante uma hora. A primeira delas para caminhar devidamente calçada, em pista asfaltada sem obstáculos. A segunda para seguir descalça, em trilha sinuosa, repleta de perigos e obstáculos. Entretanto, como as duas caminham o mesmo tempo (uma hora) devem ser remuneradas igualmente.</p>
<p>Página 15</p> <p>Item 5.1 ANÁLISE DO MODELO ATUAL</p> <p>No modelo atual, a Autoridade Marítima define as características do serviço de praticagem e, no caso de não haver concordância na negociação entre as partes, estabelece, por meio de portarias, preços referenciais para cada porto. Esses preços referenciais são fixados tomando por base os últimos preços negociados, e são reajustados periodicamente.</p>	<p>No modelo atual, a Autoridade Marítima define as características do serviço de praticagem e, no caso de não haver concordância na negociação entre as partes, estabelece, por meio de portarias, preços referenciais para cada porto. Esses preços referenciais são fixados de acordo com o costume do lugar, conforme previsto no Código Civil, tomando por base os últimos preços negociados, e são reajustados periodicamente.</p>	<p>É importante acrescentar que o modelo atual, que segue estritamente o que é previsto na legislação e tem sido corroborado pela jurisprudência, não poderá ser desconsiderado por qualquer metodologia que venha a ser implementada.</p>

<p>Página 16</p> <p>Item 5.1 ANÁLISE DO MODELO ATUAL</p> <p>As tabelas de precificação têm como referência inicial uma determinada faixa de arqueação bruta, sendo os demais valores construídos a partir de multiplicadores aplicados sobre ela, os quais, de forma relativamente arbitrária e crescente, incorporam a discriminação de preço de terceiro grau.</p>	<p>As tabelas de precificação têm como referência inicial uma determinada faixa de arqueação bruta, sendo os demais valores construídos a partir de multiplicadores aplicados sobre ela, como consequência da quantificação dos riscos associados a cada manobra.</p>	<p>A divisão em faixas de TAB decorre do maior ou menor risco associado às manobras e ocorre em todo o mundo.</p> <p>A visão equivocada de que representaria discriminação de preço de terceiro grau demonstra desconhecimento sobre os riscos atinentes ao exercício da atividade.</p>
<p>Página 25</p> <p>Item 2.1 REGIÃO DE REFERÊNCIA</p> <p>Identificação de um valor médio de remuneração de uma dada região de referência (RR)</p>	<p>SUGESTÃO: INCLUIR NOVO PARÁGRAFO</p> <p>Para a determinação da Região de Referência serão considerados os seguintes fatores, cujos indicadores deverão ser, em sua totalidade, similares aos da Zona de Praticagem em análise:</p> <ol style="list-style-type: none"> largura do canal; largura útil de fundo, considerando “profundidade x calado presente” do navio em manobra; sinuosidade; características do fundo (lama, areia, tabatinga ou pedra); características das margens (lama, areia, tabatinga ou pedra); ocupação das margens com cais, terminais, populações ribeirinhas, etc.; frequência de utilização desses terminais e/ou cais durante a demanda; intensidade e variação das correntes; tráfego de navios 	<p>A proposta apresentada menciona genericamente “região de referência” sem, entretanto, apontar os fatores que deverão ser considerados para a determinação desta região de referência.</p>

	<p>(frequência de cruzamentos);</p> <p>j) existência, dimensões e características de áreas de cruzamentos;</p> <p>k) tráfego de embarcações miúdas;</p> <p>l) velocidade de demanda, em especial em marés de sizígias;</p> <p>m) área de giro por ocasião das manobras;</p> <p>n) direção e intensidade das correntes em relação aos berços de atracação;</p> <p>o) relação entre o calado do navio e a profundidade do canal de navegação (folga abaixo da quilha), bem como, com a profundidade das proximidades dos berços de atracação;</p> <p>p) disponibilidade e características de recursos de auxílio às manobras (rebocadores, botes de amarração, defensas);</p> <p>q) possibilidade de escape por ocasião das manobras (manobras em “gavetas”; obstáculos na proa e/ou popa, etc.);</p> <p>r) características do navio (comprimento, boca, calado, porte, idade; recursos; deslocamento);</p> <p>s) cargas transportadas;</p> <p>t) resistência estrutural dos locais de atracação;</p> <p>u) tipo de navio (contêiner, graneleiro, ro-ro, etc.);</p> <p>v) existência de áreas</p>	
--	---	--

	<p>ecologicamente sensíveis;</p> <p>w) recursos de propulsão e de governo do navio e suas respostas aos efeitos de águas rasas;</p> <p>x) distância a percorrer em efetiva navegação de praticagem; e</p> <p>y) qualidade do balizamento e luzes que atrapalham a navegação.</p>	
<p>Página 28</p> <p>ANEXO – ITENS COMPONENTES DOS CUSTOS</p>	XXX	<p>A planilha constante da proposta aparenta ter sido criada de forma acadêmica, sem verificação de campo.</p> <p>Em consequência, deixou de considerar itens importantes no contexto da atividade, ao mesmo tempo em que atribuiu importância exagerada a outros menos relevantes. Sobretudo, deixou de considerar as particularidades e necessidades específicas de cada localidade, bem como a realidade já implantada em cada uma delas, fruto de décadas de experiência.</p> <p>Um modelo acadêmico único para aplicação em todo o Brasil, seja para praticagens de porto, seja para praticagens de percurso, representa uma utopia.</p> <p>Cada porto é um porto com características próprias. Até mesmo dentro de um mesmo porto, como no caso de Santos, cada Área tem as suas peculiaridades – manobrar com um navio na Área Azul envolve riscos completamente distintos de manobrá-lo na Área Verde; não se trataria apenas de “distância navegada”, mas de riscos e seu gerenciamento, características de logísticas interna e externa ao serviço, nível de stress na execução</p>

		<p>do trabalho, expertise requerida, interesses comerciais de todas as partes envolvidas com aquela atracação/desatracação.</p> <p>Um exemplo concreto de item esquecido na planilha diz respeito à batimetria. Embora, em tese, não faça parte do escopo da atividade, em alguns locais esta “tarefa secundária” foi assumida pela Praticagem às suas expensas, exatamente para maximização da infraestrutura disponível e maior segurança e eficácia do tráfego. Tornar esta tarefa inviável seria temerário.</p>
<p>Página 35</p> <p>CONSIDERAÇÕES SOBRE A TRIBUTAÇÃO</p>	<p>SUGESTÃO: INCLUIR NOVO PARÁGRAFO</p> <p>O serviço de praticagem prestado a estrangeiros (que são a grande maioria dos tomadores do serviço) representa exportação de serviços e ingresso de divisas. Todos os serviços prestados, seja a nacionais, seja a estrangeiros, implicam em tributos recolhidos no Brasil. Assim, nos casos em que a aplicação da metodologia resultar em redução dos preços já praticados, a CNAP fará a indicação das fontes de recursos destinadas à cobertura dos tributos federais e municipais atingidos por esta renúncia fiscal.</p>	<p>Salvo melhor juízo, conforme prevê a Lei de Responsabilidade Fiscal, toda renúncia fiscal, mesmo aquela feita em benefício de empresas estrangeiras, deve ser acompanhada da indicação das fontes compensatórias.</p>