

Praticagem: Visão do Armador



Reunião CNAP
SEP – Secretaria Especial de Portos,
Presidência da República

Brasília, 21 de Fevereiro de 2013

1. Principais características do serviço de Praticagem no Brasil:

- Obrigatoriedade de utilização.
- Organizado em Zonas de Praticagem (ZPs).
- Profissionais habilitados pela Autoridade Marítima após concurso e período de treinamento.
- Concentração da oferta de serviços na maioria das ZPs.
- Rodízio obrigatório.
- Ausência de coordenação *independente* de serviços e rodízio.
- Preços elevados.
- Baixíssimo ou nenhum poder de negociação dos usuários dos serviços (busca constante de aumentos acima da inflação, protestos de faturas).

2. Principais problemas estruturais e consequências:

- (a)** Preços elevados dos serviços.
 - (b)** Grande dificuldade de negociação (ver elevado número de Portarias da DPC e de ações judiciais), causando elevados custos indiretos e retaliações como **protesto de faturas**.
 - (c)** Utilização, de forma ilegítima, de acordos firmados entre as praticagens e agentes marítimos, destinados a navios *tramps* ou assemelhados, para a legitimação de preços e criação de referências.
 - (d)** Falta de disponibilidade de práticos para o atendimento das necessidades dos usuários e de serviços planejados na ZP-1 (caso em processo de solução pela DPC).
 - (e)** Falta de transparência das escalas de rodízio.
-

3. Objetivos e Necessidades:

- Assegurar a disponibilidade de atendimento para os serviços previamente planejados, uma vez que a praticagem é obrigatória.
- Assegurar a qualidade no atendimento e a qualidade técnica.
- Assegurar preços adequados e justos, com limites de valor com base na Lei (custos), se necessário em processo de arbitragem.
Caso exista uma capacidade equilibrada de negociação entre as partes, e havendo concorrência, os preços tenderão à modicidade.
- Revisão gradativa dos preços praticados hoje, tenham sido adotadas por acordo ou Portaria.
- **Resolver os casos pendentes no atual momento de transição.**

4. Propostas adicionais (curto e médio prazos):

- Não limitar a lotação das ZPs: a capacidade deve vir antes da demanda. Estudar qual é a disponibilidade real de cada ZP, considerando o regime de trabalho adotado/escala de rodízio.
- Enquanto o rodízio estiver em vigor, controle da escala pela Autoridade Marítima.
- Transparência às escalas de rodízio.
- Rodízio por prático habilitado e não por empresa.
- Substituir a escala de rodízio única por sistema que permita concorrência e Contratos entre as partes.

- Obrigatoriedade de cumprir 90% do período máximo previsto na NORMAM, em casos críticos.
 - Acelerar a formação, concursos e treinamento de práticos.
 - Avaliação permanente de desempenho/proficiência e medidas disciplinares, como ocorre na aviação civil, com transparência.
 - Autoridade Marítima como responsável por questões técnicas e condições operacionais.
-

Obrigado!

centronave@centronave.org.br

Claudio Loureiro de Souza
Diretor-Executivo
CENTRONAVE

