



Reunião com CNAP, em 17/07/2013
Metodologia para Regulação dos
Serviços de Praticagem

Julho/2013



Agenda

- Contribuições apresentadas pelo Syndarma / ABAC na Consulta Pública nº 1 da CNAP
- Influência do custo do serviço de praticagem na composição do frete na navegação de cabotagem
- Tratamento diferenciado para as Empresas Brasileiras de Navegação
- Dispensa do práctico em navios brasileiros com Comandantes (PEC)
- Dificuldades operacionais que necessitam de regulação em paralelo com a questão do preço

Contribuições apresentadas na Consulta Pública

Contribuição 84 A – Critérios para definir custos adicionais

Parecer CNAP - Contribuição não acatada pela Comissão por entender que já está contemplada, com critérios distintos

- A metodologia proposta contempla o levantamento dos custos internos de cada ZP, utilizando critérios diferenciados para remuneração de capital investido, amortização dos investimentos, despesas diretas e indiretas, etc..., o que deverá ser bastante trabalhoso e sujeito a contestações de diversas frentes
- Por outro lado, o estudo não contempla uma análise sobre a real necessidade das despesas incorridas, sendo conhecidos as dispendiosas sedes e exagerado número de assessores de algumas praticagens, além dos custos repetidos em função da existência de diferentes praticagens em uma mesma ZP
- Nossa sugestão é baseada em fixar um % sobre a receita bruta, para os principais itens de custo das praticagens, deixando liberdade para as empresas administrarem da melhor possível

Contribuições apresentadas na Consulta Pública

Contribuição 84 B – Estabelecimento da Lotação de Práticos na ZP

Parecer CNAP - Contribuição não acatada por estar fora do escopo, podendo constar da pauta de medidas analisadas no futuro

- O número de práticos qualificados em cada ZP, tem relação direta com o atendimento da demanda pelos serviços de praticagem e inversa com a redução de tarifa que se procura alcançar
- As normas da Autoridade Marítima estabelecem, com precisão, os períodos máximos que o prático poderá dedicar à atividade, inclusive quanto ao período de férias anuais, entretanto, não são precisas quanto ao tempo mínimo que devem disponibilizar à função para a qual foram selecionados
- O estabelecimento de uma remuneração de referência para cada prático qualificado em uma determinada ZP, sem antes avaliar se o número de práticos é compatível com a demanda daquela ZP, poderá levar a distorções e prejudicar o resultado que se procura

Contribuições apresentadas na Consulta Pública

Contribuição 84 C – Regra de transição até conclusão da CNAP

Parecer CNAP - Contribuição não acatada por estar fora do escopo, podendo constar da pauta de medidas analisadas no futuro

- A contribuição pretendia que fosse estabelecida uma regra de convivência pacífica, enquanto não fossem disponibilizadas pela CNAP orientações que permitissem abrir negociações com as empresas de praticagem
- A CNAP definiu que os preços fixados em Portarias da DPC não seriam reajustados e que a Autoridade Marítima não iniciaria novos processos para fixação de preços, até que sejam definidos os critérios de fixação de preços
- A DPC indicou que as decisões da CNAP não poderiam interferir nos contratos existentes e as empresas associadas vem sofrendo ameaças de medidas judiciais para reajuste de preços, o que levou o Syndarma a concordar com aplicação de índices de CM em alguns acordos existentes

Contribuições apresentadas na Consulta Pública

Contribuição 84 D – Critério p/ definir referência para remuneração

Parecer CNAP - Contribuição não acatada pois a Comissão entende que as sugestões já estão contempladas

- O nosso entendimento é que a Remuneração de Referência deve ser encontrada no Brasil, com base em categorias profissionais que tenham semelhança com o nível de experiência, treinamento, responsabilidade e disponibilidade necessário para exercer a função de prático
- Entendemos também que a operação na forma de sociedades uniprofissionais, não os transforma em sócios de empresas com objetivo de maximizar lucros, já que prestam um serviço público com garantia de trabalho remunerado
- A diferenciação na remuneração de cada ZP, poderá ser balizada pela avaliação do Risco Hidroviário, trabalho que entendemos foi desenvolvido dentro da DPC, pois a aplicação de um Fator de Qualidade é subjetivo, podendo premiar o que já é uma obrigação

Contribuições apresentadas na Consulta Pública

Modelo 1 – Redação alternativa p/ item 5.3 Metodologia proposta

Parecer CNAP - Contribuição não apreciada no Relatório divulgado

- Nossa sugestão incluiu uma diferenciação por tráfego em que a embarcação está empregada, em linha com o que será comentado nos próximos painéis
- Nossa proposta visou a simplificação da composição dos custos indiretos, pois entendemos que a apuração dos custos atuais como referência, poderá resultar em uma homologação de desperdícios existentes, sem uma visão de buscar a redução de custos e otimização dos recursos. A contribuição 84 A apresentou uma metodologia alternativa que visa a eficiência operacional
- No item 2, da Etapa 1, discordamos da referência internacional, tema que foi objeto da contribuição 84 D
- No item 3, a nossa opinião é que o atendimento na hora marcada é uma obrigação do serviço e, se fator de qualidade houver, deveria ser na forma de penalidade por atraso no atendimento

Influência da praticagem no frete de cabotagem

- A navegação de cabotagem é muito mais afetada pela ineficiência dos portos brasileiros do que o transporte de longo curso, pois as travessias são curtas e, proporcionalmente, o número de escalas é muito maior. Nas linhas regulares de contêineres, em uma viagem redonda típica de 28 dias, um navio chega a ter mais de 10 escalas e no transporte de granéis sólidos e líquidos algumas travessias entre os portos de carga e descarga tem duração inferior a 2 dias
- O serviço de praticagem é um dos principais itens de custo da navegação de cabotagem, chegando a atingir cerca de 20% do custo do transporte marítimo (FIO) de granéis sólidos, com carregamento em portos da Amazônia, e da ordem de 10% do custo FIO no tráfego de contêineres, quando se calcula os valores para uma viagem redonda. O custo dos serviços de praticagem supera a remuneração direta de uma tripulação completa em uma viagem redonda
- Desconhecemos as fontes que levam algumas praticagens a declarar que o custo desse serviço não tem efeito na composição do frete marítimo, mas no que diz respeito à navegação de cabotagem, podemos assegurar que é um dos fatores que pode inviabilizar alguns tráfegos

Tratamento diferenciado para as EBN's

- Quando, em 1997, iniciou-se a transformação do modelo para prestação dos serviços de praticagem e, em seguida, assinado o Protocolo de Intenções entre o CONAPRA e o SYNDARMA, sob a supervisão da Autoridade Marítima (DPC), ficou claro que as empresas brasileiras de navegação teriam tratamento diferenciado, como aliás ocorre em muitos países
- Naquela ocasião foi estabelecido um valor básico de UP (Unidade de Praticagem), válido para todas as ZP's, de R\$ 1.200,00, com uma escala diferenciada para os navios operados por EBN:
 - Navios afretados por EBN no tráfego de longo curso R\$ 950,00
 - Navios afretados por EBN no tráfego de cabotagem R\$ 800,00
 - Navios brasileiros no tráfego de longo curso R\$ 800,00
 - Navios brasileiros no tráfego de cabotagem R\$ 600,00
- Atualmente poucas empresas de praticagem ainda respeitam o tratamento diferenciado, pois o CONAPRA deixou de atuar como coordenador das negociações e a Autoridade Marítima deixou de atuar nas negociações. O SYNDARMA espera que a CNAP apoie o pleito de dar tratamento diferenciado às EBN's

Dispensa do prático em navios brasileiros (PEC)

- A Lei nº 9537, de 11/12/1997 (LESTA) no § 4º do Art. 13º estabeleceu que “A autoridade marítima pode habilitar Comandantes de navios de bandeira brasileira a conduzir a embarcação sob seu comando no interior de zona de praticagem específica ou em parte dela, os quais serão considerados como práticos nesta situação exclusiva.”
- A NORMAN-12/DPC estabelece uma frequência mínima de manobras que inviabiliza qualquer pedido para habilitação de Comandante brasileiro dispensar o prático nas manobras portuárias e, somente no ano passado, a DPC admitiu a necessidade de revisão daquela NORMAN, quando foram realizadas as primeiras reuniões para definir as novas condições, dando origem ao ofício do Syndarma de 08/10/2012
- Por se tratar de um tema estritamente técnico, vinha sendo tratado no âmbito da DPC e, em 19/02/2013, voltamos a nos reunir com o grupo técnico e a presença de representantes das EBN, o que deu origem ao ofício de 15/03/2013, em que foram apresentados os pré-requisitos para obtenção do PEC, pelo ponto de vista da empresa de navegação
- Para nossa surpresa, desde então o assunto entrou em compasso de espera, com indicações de que será objeto de análise pela CNAP



Obrigado!!!

