



Syndarma

Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

SERVIÇOS DE PRATICAGEM EM ÁGUAS JURISDICIONAIS BRASILEIRAS

VISÃO DAS EMPRESAS BRASILEIRAS DE NAVEGAÇÃO

ABAC – Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem
Syndarma – Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima

Brasília, 01 de março de 2013



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM CENÁRIO ATUAL



- A exclusividade da oferta de serviços de Prático em cada Zona de Praticagem (ZP) e a obrigatoriedade do uso de práticos credenciados pela Autoridade Marítima (AM) acarretam em baixo poder de negociação para os usuários (características de setor monopolista);
- As particularidades da atividade demandam uma regulação que garanta aos usuários: disponibilidade para atender os serviços previamente planejados e programados; qualidade do atendimento e, principalmente, preços compatíveis com a atividade e o setor atendido;
- A ausência de uma regulação adequada, ao longo dos últimos anos, deu origem, **em determinadas ZP's**, à prática de preços abusivos para os serviços, descontrole da disponibilidade de práticos para atender a demanda e queda na qualidade do atendimento;
- A consequência direta dos fatos relacionados é a insatisfação no relacionamento entre as partes, com processos judiciais, pedidos de fixação de preços à AM, discussões na mídia, etc....



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM CENÁRIO ATUAL



- Atualmente, os valores cobrados pelos prestadores do serviço / acatados pelos tomadores, em muitos casos, não podem ser considerados como fruto de livre negociação, pois nos inúmeros impasses surgidos nos últimos anos, nem a Justiça tem elementos para analisar este tipo de disputa, nem a AM está preparada para analisar aspectos outros além da evolução de índices de preços;
- Não seria errado dizer que, neste segmento, em algumas ZP's, hoje está valendo a Lei do Mais Forte;
- O regime de trabalho dos Práticos definido nas normas da AM, está focado nas questões de segurança, com relação à fadiga (carga máxima) e frequência mínima de manobras, mas não exige do Prático uma mobilização mínima, compatível com a lotação da ZP calculada em função da demanda de manobras;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM CENÁRIO ATUAL



- Essa realidade ganha maior dramaticidade quando avaliamos a atividade de Cabotagem, incluindo o tráfego complementar do Mercosul, pois as ineficiências portuárias, incluindo os custos com os serviços de praticagem, se multiplicam pela característica desta navegação de ter quase todos os portos de carga e de descarga em águas brasileiras;
- Para alguns alguns serviços, como os de contêiner, esses custos chegam a se repetir em mais de uma dezena de vezes em apenas uma viagem redonda, com duração de apenas 4 semanas, enquanto que os navios operando no transporte intercontinental, conseguem amortizar as ineficiências locais em viagens com duração de vários meses;
- Nos serviços de granel de ciclo reduzido (por exemplo Trombetas / Vila do Conde e Trombetas / Alumar) os custos dos serviços de praticagem chegam a alcançar cerca de 20% do preço total pago pelos clientes.



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROPOSTAS



- Definir um órgão regulador que determine os limites dos preços dos serviços de praticagem com base em levantamento e comprovação dos custos incorridos, prevendo remuneração ao prático compatível com a de profissionais que executem atividades semelhantes na Marinha Mercante (Comandante) acrescidos dos custos inerentes à necessária estrutura de apoio, como atalaia, lancha, etc;
- Criar um mecanismo que permita uma remuneração diferenciada, com base nas características de cada ZP (Análise de Risco Hidroviário da DPC!!)
- Revisão geral das tarifas praticadas de forma a corrigir as deformidades ocorridas por anos de ausência de regulação de preços;
- Definição de um modelo que determine tarifas máximas permitidas para prestação de serviços de praticagem que leve em conta as características e particularidades de cada Zona de Praticagem;
- Estabelecimento de mecanismos de arbitragem para solução de controvérsias eventualmente existentes entre as partes;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROPOSTAS



- Constituição de comissão de acompanhamento das medidas a serem implementadas com representação de setores do governo, prestadores do serviço e do Syndarma / ABAC. Entendemos que as medidas sugeridas promoveriam um ambiente de livre negociação entre as partes, com contornos e supervisão sob responsabilidade do órgão regulador, propiciando competitividade ao setor de navegação e a justa remuneração aos serviços de praticagem;
- Promover a adequação dos quantitativos necessários de Práticos em cada ZP de forma a garantir o pronto atendimento às necessidades das empresas de navegação;
- Manter com a Autoridade Marítima a responsabilidade pela elaboração e o controle da execução da Escala de Rodízio Única, já que a situação atual, com delegação a um grupo de práticos, se mostra ineficaz e sujeita a manipulações para atender interesses das empresas de praticagem;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROPOSTAS



- Estabelecer a obrigatoriedade de cada práctico cumprir pelo menos 90% do período máximo previsto na Normam, sempre que ocorrerem previsões de atraso no embarque de prácticos, condição que deverá perdurar até que não ocorram possibilidades de novos atrasos por um período mínimo de trinta (30) dias;
- Fazer cumprir a condição prevista na Normam de que a escala de rodízio única seja feita por práctico habilitado na respectiva ZP, e não por empresa com proporcionalidade ao número de prácticos em cada empresa, como vem sendo adotado por conveniência dessas associações;
- Dar transparência às escalas de rodízio, disponibilizando na Internet a relação de prácticos em ordem para atendimento e a previsão de navios esperados, permitindo o acompanhamento por parte das empresas dos horários programados para embarque, ajustando quando necessário a previsão de chegada ao berço de operação;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROPOSTAS



- Racionalizar a logística de embarque e desembarque dos práticos, principalmente nas ZP's que tem trechos que demandem alternância de práticos na travessia, no sentido de minimizar o tempo morto em portos de escala, liberar práticos quando não forem indispensáveis, reduzir as viagens de posicionamento, etc...
- Ainda que previsto na LESTA, a regulamentação das condições para permitir que o Comandante de navios brasileiros, se habilite para dispensar o auxílio do Prático, criou exigências impossíveis de serem cumpridas, principalmente no que diz respeito à frequência de manobras para permitir sua qualificação;
- Para viabilizar a condição prevista na Lesta, a Autoridade Marítima está analisando uma revisão da Normam, em estreita cooperação com o SYNDARMA, e estamos confiantes que até final de Março, já seja possível agendar as primeiras avaliações , para habilitação de Comandantes.



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROVIDÊNCIA A MÉDIO PRAZO



- Além das providências emergenciais propostas nos itens acima, devem ser previstas algumas medidas para implantação tão logo a situação de crise seja superada:
- criar mecanismos para substituir a Escala de Rodízio Única, por um sistema que permita às empresas de navegação, e/ou entidades representativas de armadores, assinarem contrato com empresas de praticagem para atendimento de grupos de navios, única forma de dar forma a uma situação de negociação livre;
- reforçar a condição da Autoridade Marítima como responsável pela definição das condições operacionais nos portos e travessias, na aprovação de dimensões máximas, horário de manobra, posicionamento de bóias, fechamento e abertura de barra, etc..., que ao longo dos anos vem se transformando em temas para análise das praticagens, em que algumas Capitânicas se apóiam para simples homologação;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM PROVIDÊNCIA A MÉDIO PRAZO



- Estabelecer parâmetros de qualidade para os serviços de praticagem, que permitam avaliar os práticos individualmente, servindo de referência para renovar o seu credenciamento e das empresas de praticagem.
- Definir medidas disciplinares e dar divulgação das providências adotadas, quando ocorrerem procedimentos em desacordo com o estabelecido na Normam, pois, atualmente, as empresas de navegação tem o sentimento de que o fato da lotação de algumas ZP's não estar completa, justifica atitudes inadequadas por parte de alguns práticos / empresas de praticagem.
- Reforçar a condição de que a Atalaia deve estar em funcionamento ininterruptamente, 24 horas por dia, 7 dias por semana, recebendo continuamente requisições e remarcações de manobras mediante solicitação das empresas de navegação, pois em algumas ZP's os horários em que o serviço fica disponível é parcial.



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO



- Quando, em 1997, as disputas envolvendo os serviços de praticagem em alguns portos brasileiros chegaram ao CADE, a Autoridade Marítima, com o apoio do SYNDARMA e do CONAPRA, patrocinou uma negociação a nível nacional, para normalizar as relações entre Armadores e Práticos;
- Após inúmeras reuniões, em 05/02/1998, foi assinado o Protocolo de Intenções que incorporava uma metodologia para cálculo das tarifas de praticagem para as diferentes ZP's, distinguindo apenas as manobras portuárias das de travessia, quando abrangia distâncias acima de 90 mn;
- O conceito básico da metodologia acordada foi baseado em uma Unidade de Praticagem (UP), que seria ajustado anualmente para refletir variações de custos, com dois multiplicadores principais, correspondentes ao porte da embarcação (faixas de AB) e distância de praticagem (faixas em milhas);
- Na ocasião foram negociados valores para a UP Nominal, bem como para embarcação operada por EBN, nos tráfegos de cabotagem e longo curso;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO – CÁLCULO DA TARIFA



Valor Básico = UP x Tabela 1 x Tabela 2 + Obs 1 (quando aplicável)

Valor Completo = Valor Básico + Tabela 3 (quando aplicável)

Tabela 1
Arqueação Bruta

Faixa de AB		Fator
de	até	
1	7.000	0,7
7.001	10.000	1,0
10.001	20.000	1,3
20.001	30.000	1,6
30.001	40.000	1,9
40.001	50.000	2,2
50.001	75.000	2,5
75.001	100.000	3,0
acima de 100.000		3,5

Tabela 2
Distância

Milhas		Fator
De	até	
0,0	5,0	1,00
5,1	10,0	1,05
10,1	15,0	1,10
15,1	20,0	1,15
20,1	25,0	1,20
25,1	30,0	1,25
30,1	60,0	1,35
60,1	90,0	1,45
acima de 90,0		1,50

Observação 1: Travessias acima de 90 Milhas + 0,8UP p/ primeiras 24 horas e 0,1UP p/ cada 3 horas acima das primeiras 24 horas.

Observação 2: No caso de 2 práticos embarcados será feito o pagamento de 1,5 do valor completo.



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO – EVOLUÇÃO DA UP



Valores da UP no Protocolo de Intenções

UP Nominal – R\$ 1.200,00

Embarcações estrangeiras afretadas por EBN:

Longo Curso – R\$ 950,00

Cabotagem – R\$ 800,00

Embarcações brasileiras operadas por EBN:

Longo Curso – R\$ 800,00

Cabotagem – R\$ 600,00

Valores da UP na última negociação com base no Protocolo (2011)

UP Nominal – R\$ 5.178,63

Embarcações estrangeiras afretadas por EBN:

Longo Curso – R\$ 3.837,50

Cabotagem – R\$ 3.837,50

Embarcações brasileiras operadas por EBN:

Longo Curso – R\$ 2.366,10

Cabotagem – R\$ 1.849,80



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO



- Na mesma ocasião, todos os serviços de praticagem se empenharam em constituir sociedades uniprofissionais, o que viabilizava a redução dos encargos incidentes sobre as tarifas acordadas;
- Os primeiros anos do Protocolo decorreram sem maiores dificuldades, com exceção da ZP 01, que foi incentivada a operar como empresa única (Unipilot), e decidiu negociar em separado do Conapra, forçando a aplicação de metodologia própria;
- Em seguida as praticagens da ZP 16 (Estado de São Paulo) se afastaram das negociações com o Syndarma, para tentar impor metodologia própria negociada com terceiros, acenando com descontos apenas para os navios de bandeira brasileira;
- Em 2007 o CONAPRA se declarou impedido pela sua assembléia para continuar negociando em nome das diferentes ZP's e, a partir daquele ano as negociações passaram a um grupo de negociação, composto por um número variável de ZP's;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO



- Ao longo dos quase 15 anos em que o SYNDARMA negociou com o CONAPRA e, posteriormente com os grupos de negociação indicados empresas de praticagem, o entendimento entre as partes foram conduzidos de forma adequada, entretanto, as conquistas obtidas junto a outros setores, sem a mesma postura nas negociações, levou o setor a enormes discrepâncias de valores e condições, incentivando a grande maioria das empresas de praticagem a buscar negociação individualizada, levando o setor a um clima de conflito permanente;
- O SYNDARMA / ABAC sempre manteve uma posição de negociar com base no Protocolo de Intenções, admitindo, em diversas ocasiões, adaptações nas condições secundárias, para acomodar características específicas de diferentes ZP's, bem como alguns pleitos que trouxeram aumento real de tarifa para todas as ZP's;



PROPOSTA PARA OS SERVIÇOS DE PRATICAGEM HISTÓRICO



- Após a saída do CONAPRA da mesa de negociação, ainda foi possível continuar os entendimentos com um número razoável de ZP's e muitas que não aderiram formalmente, continuaram a praticar as condições acordadas pelo grupo de negociação;
- Entretanto, o aparente "sucesso" alcançado pelas praticagens da ZP 01, ZP 02 e ZP 16, em aumentar suas tarifas, unilateralmente, sem respeitar qualquer índice de evolução de preços no País, levou um número cada vez maior de praticagens a denunciar os contratos existentes e, nos últimos 2/3 anos, apenas um número reduzido de ZP's tem respondido os convites do SYNDARMA para renovação dos contratos existentes;
- A possibilidade de ser criado um órgão regulador para tratar dos assuntos de praticagem, interrompeu todas as iniciativas e as EBN's tem enfrentado diferentes tipos de atitude, desde aquelas que continuam cobrando os os últimos preços sem qualquer reajuste, às que tomaram atitudes de retaliação, forçando atrasos no embarque dos práticos;