

# Regulação da Praticagem: Visão do Armador, Momento Atual

---



Reunião CNAP

---

DPC – Diretoria de Portos e Costas,  
*Rio de Janeiro, 17 de Julho de 2013*

---

## Principais problemas, relacionados a:

### PREÇOS

- Aumentos de preços unilaterais
- Utilização equivocada de acordos dos Sindicatos das Agências
- Duplicação do custo com a utilização de 2 práticos por manobra
- Protestos de faturas
- Tentativas de arresto de navios
- Ameaça de protestos e arrestos

### Retaliações OPERACIONAIS

- Imposição de 2 práticos sem necessidade
- Atraso de manobras
- Fechamento de Barra (Rio)
- Recusas de atendimento

### Retaliações INSTITUCIONAIS

- Questionamento judicial de atos societários do CNNT
- Questionamentos de Legitimidade



## **Principais problemas por ZP (6 casos) :**

## ZP-12 – BAHIA

- Ausência de preços para a faixa de navios com AB superior a 75 mil (não constavam do acordo anterior):
  - . as partes não conseguiram chegar a um acordo provisório;
  - . impostos os preços do SINDINAVE;
  - . ameaça de não atendimento de navios e envio para Cartório de Protestos caso as faturas não fosse pagas conforme faturas emitidas (com preços do SINDINAVE).
- Criação de nova empresa de praticagem após pedido de instauração de Procedimento Administrativo e início de Processo Judicial.
- Reajuste recente de 10% para navios de até 50 mil de AB e variável para navios com AB superior, chegando a 123% para navios com 95 mil de AB e exigência de dois práticos em função do comprimento do navio.
- *Em 04.07.13 – Protocolado junto à DPC pedido de restauração de Procedimento Administrativo.*

### **ZP-1 – UNIPILOT**

- Último reajuste, de 11%, efetuado em abril de 2013.
- Pedido de Fixação de preços efetuado junto à DPC estava suspenso, aguardando-se término de processo judicial relativo à legitimidade do CENTRONAVE – **trânsito em julgado do referido processo em maio de 2013.**
- *Em 04.07.13 – Protocolado junto à DPC pedido de restauração de Procedimento Administrativo.*

### **ZP-14 – ESPIRITO SANTO**

- Reajuste de 11,5% sobre os preços em vigor em junho de 2013.
- Pedido de Fixação de preços efetuado junto à DPC suspenso, aguardando-se término dos processos judiciais ainda em andamento.

### **ZP-3 – PARÁ RIVER PILOTS**

- Recusa em celebrar acordo com o Centronave, ainda que provisório, com envio de correspondências ofensivas que deram origem a uma medida penal contra o representante legal da empresa (em curso).
- Aumento de 15,5% nos preços em janeiro de 2013, a seu exclusivo critério.

## **ZP-15 – RIO DE JANEIRO**

- Em vigor Portarias da DPC que fixaram e congelaram os preços dos serviços, as quais, contudo, não estabelecem preços para navios com AB superior a 100 mil.
- A insatisfação da praticagem com os preços estabelecidos nas portarias vem dando causa a retaliações veladas e criando dificuldades para os armadores associados do CENTRONAVE.
- Utilização, em determinadas operações, de dois práticos para realização de manobras.

## **ZP-16 – SANTOS**

- Preços estabelecidos pela DPC conforme Portarias n°s 167/DPC de 2010 e 243/DPC de 2011, que não faz referência a:
    - . manobra de mudança de berço (cobrada como faina integral);
    - . utilização, em determinadas operações, de dois práticos para realização de manobras (com a consequente cobrança em dobro).
-

**Principais aumentos de preços em 2013,  
após criação da CNAP, e limitações de  
TAB – por ZP:**

### 1. Tarifas Majoradas em 2013 - Acordos Sindicatos das Agências com as Praticagens

Empresa/ZP	Sindicato das Agências		Afetando	Observações:
	Data	%	CNNT ?	
Pará River Pilots	01/01/2013	<b>15,8</b>	Sim	Afeta integralmente - Armadores pagando as faturas para evitar protesto.
UNIPILOT	01/04/2013	<b>11,0</b>	Sim	Afeta integralmente - Armadores pagando as faturas para evitar protesto.
Rio de Janeiro	01/04/2013	<b>10,5</b>	Sim	Afeta navios acima de 100 mil de AB- Armadores pagando, sob ameaça de não atendimento
Santos	01/03/2013	<b>7,6</b>	Não	
Bahia e Salvador Pilots	01/07/2013	<b>9,56 a 123,0</b>	Sim	Afeta navios acima de 75 mi de AB- Preços não estabelecidos no último acordo do CNNT.
BTS Pilots - Bahia	01/07/2013	<b>9,56 a 123,0</b>	Sim	Afeta integralmente- Empresa nova não sujeita a Decisão liminar da ação em curso.
Espirito Santo	01/07/2013	<b>11,5</b>	Sim	Por decisão judicial armadores associados estão pagando conforme preços desse acordo

## **2. Centronave- Portarias da DPC com limitações**

<b>ZP</b>	<b>Em vigor</b>		<b>Limitação</b>	<b>Observação</b>
	<b>Portaria</b>	<b>Data</b>	<b>AB</b>	
Rio de Janeiro	31	09/03/2012	100.000	Navios na faixa de 285 metros: sendo exigidos 2 práticos
Santos	243	05/12/2011	-	Navios na faixa de 285 metros: sendo exigidos 2 práticos
São Francisco do Sul	150 e 151	19/07/2011	75.000	
Rio Grande	225	03/11/2011	-	Preço da manobra de navios acima de 75 mil de AB precisa ser revisto
Itajaí	176	22/08/2011	75.000	Navios na faixa de 285 metros: sendo exigidos 2 práticos

**ANEXO I:**  
**Histórico e Status Atual dos Principais**  
**Problemas com TODAS AS ZPs**





**ANEXO II:**  
**Apresentação feita na CNAP em**  
**21 de fevereiro de 2013**

# Praticagem: Visão do Armador



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

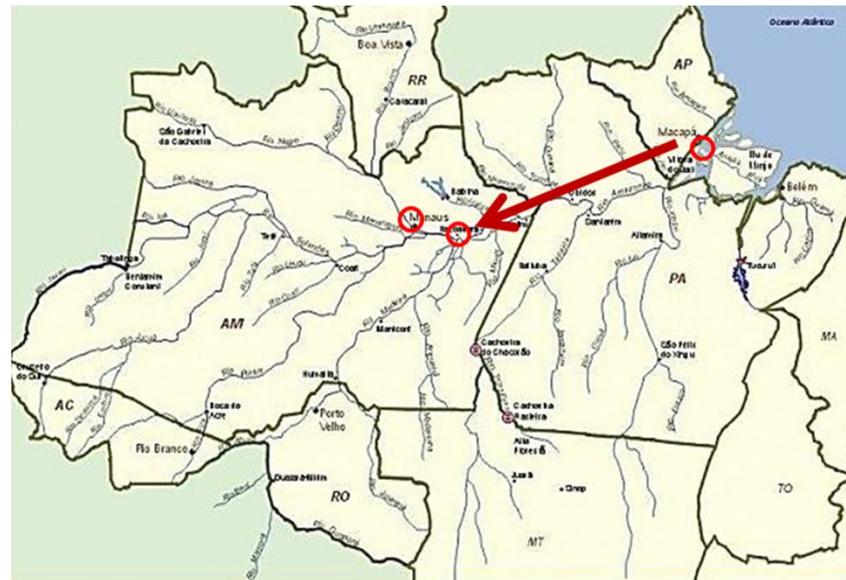
*Brasília, 21 de Fevereiro de 2013*

## **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).

- Até a criação da CNAP, falta de regulação específica permitindo atuação regulatória sobre os preços.
- O preparo e a qualificação técnica são consistentes e adequados.
- Características operacionais diferentes entre ZPs: *praticagem portuária* (curta duração) e *de singradura* (longa).

Porto	Distância de Manobra (mn)
Rio Grande	20
Santos	10
Itajaí	11
Paranaguá	34
Rio de Janeiro	18
São Francisco do Sul	26
Itaquatiara-Fazendinha	600



## **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](mailto:centronave@centronave.org.br)

Claudio Loureiro de Souza  
Diretor-Executivo  
CENTRONAVE

