



International
Chamber of Shipping

Shaping the Future of Shipping



ABAC

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES DE CABOTAGEM

Agosto/2023

Sobre a ABAC



- Fundada em 12 de março de 1973, congrega as **empresas brasileiras de navegação**, devidamente autorizadas a operar na navegação de cabotagem e longo curso.
- Atua de forma a conscientizar os diversos segmentos da sociedade sobre a importância da utilização dos navios de registro brasileiro.
- Alerta sobre a necessidade de expansão da frota mercante brasileira e a recuperação de sua posição no comércio exterior do País.



Após 26 anos do Marco Legal, falta regulamentação econômica da atividade



ABAC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES DE CABOTAGEM

Lei 9.537/97

Atribui à Autoridade Marítima a regulação técnica e à fixação de preços da atividade.

Decreto 2.596/98

Regulamentação Técnica – penalidades.

NORMAM 12

Regulamentação Técnica - Marinha

Decreto 7860/12
(revogado)

Constituiu o CNAP – Tentativa de regulação econômica.

Sem regulamentação, não há controle dos preços



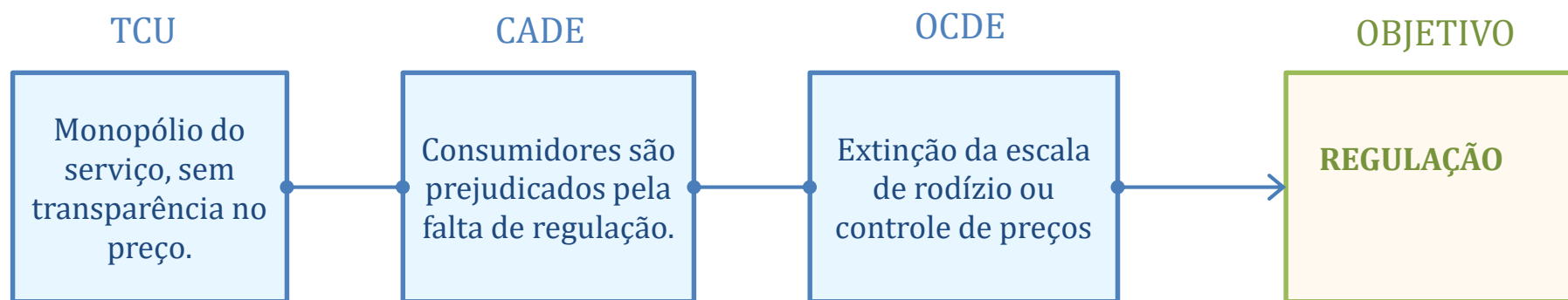
Não há metodologia para fixação dos preços. A ABAC negocia com cada ZP que recebem de forma diferente os pleitos da cabotagem.



O custo do serviço é alto para cabotagem. As elevações dos preços não acompanham os índices inflacionários.



Impacto direto no Custo Brasil dos produtos consumidos no país.



Posicionamento da ABAC

Regulação econômica do serviço de praticagem pela ANTAQ;

Habilitação de comandantes para atuarem como práticos, em situações específicas;

Aprimoramento da Escala de Rodízio Único do serviço de praticagem, com foco na **segurança e economia**.

Apoio ao **PL 4392/20**, do dep. Alceu Moreira (MDB/RS) e ao **PL 757/22** do Poder Executivo.



Com base no resultados dos estudos de auditoria operacional do TCU divulgados em 2022:

- Práticos exercem “**posição dominante**” e “**reajustes acima dos índices de referência**”
- Há um “**vácuo normativo**” em relação à arbitragem de preços negociados após a extinção da Comissão Nacional de Assuntos de Praticagem (CNAP), cujo ato de criação (Decreto 7.860/2012) revogou o art. 6º do Decreto 2.596/1998 (RLesta), que dispunha sobre a regulação exercida pela Autoridade Marítima
- “O serviço de praticagem é oferecido em **situação de monopólio sem regulação econômica e sem transparência nos preços.**”



- Segundo a SeinfraPortoFerrovia, a **falha do modelo atual** seria consequência da regulação técnica, por meio da qual foi instituído monopólio, sem que haja, em contrapartida, a regulação econômica
- Apesar de estabelecer a regulação técnica a cargo da Marinha, a **Lei 9.537/1997 não estabeleceu a regulação econômica**
- As principais consequências decorrentes da posição dominante dos práticos no regime de monopólio, sem que haja regulação econômica, seriam:
 1. Impossibilidade de negociação do preço
 2. Elevados valores cobrados pelo serviço.

➤ **Conclui que a regulação econômica é “a solução mais eficaz para contrapor os efeitos decorrentes da adoção do modelo monopolista e da adoção da escala de rodízio única”**



➤ A **Antaq**, embora não acompanhe atualmente os serviços de praticagem, integrou a extinta CNAP e participou das discussões acerca da regulação econômica sobre tal atividade. Apontou outros elementos a serem considerados quando da regulação:

1. flexibilização da escala de rodízio única;
2. **tratamento diferenciado para a navegação de cabotagem;**
3. transferências de ganhos para os usuários;
4. transparência e previsibilidade da metodologia de precificação; e
5. adoção de critérios objetivos na eventual regulação econômica;

➤ Dentre os Obstáculos apontados pela OCDE:

1. A Lei nº 9537/1997 permite que os práticos marítimos ofereçam serviços individualmente ou organizados em associações ou como empregados de empresas.
2. Entretanto, não há concorrência entre as entidades entre si devido à NORMAM 12/DPC, regulação técnica da praticagem da DPC. Isso elimina efetivamente a concorrência ao estabelecer uma escala de rodízio única para cada zona de praticagem com todos os práticos licenciados, independentemente de sua organização operacional.



➤ A OCDE tem duas recomendações para aumentar a concorrência no setor de praticagem:

1. As autoridades brasileiras **poderiam extinguir a escala de rodízio única**, de acordo com as possibilidades oferecidas na Lei de Praticagem, para dar aos práticos uma opção sobre como prestam seus próprios serviços;
2. Alternativamente, **se as autoridades brasileiras mantiverem a escala de rodízio atual estabelecida pela DPC**, alguma forma de controle de preços dos serviços de praticagem pode ser apropriada. Se esta opção for escolhida, qualquer órgão responsável pela fixação de preços deve ser independente e utilizar critérios objetivos em suas decisões.



Altera a Lei 9.537/97 para que a Autoridade Marítima *estabelecerá uma escala de rodízio com todos os práticos em atividade naquela Zona de Praticagem.*

*Fixação de preços pela Autoridade Marítima somente ocorrerá de forma excepcional e temporária, quando **não houver acordo entre as partes** e risco de interrupção do serviço.*

Não Atende ao CU - OCDE - CADE



Altera a Lei 9.537/97 assegurando ao Governo Federal por meio de órgão colegiado, que poderá fixar o preço do serviço em cada zona de praticagem;

A fixação de preços pelo Governo Federal ocorrerá extraordinariamente para **evitar risco de interrupção do serviço**, visando à prestação contínua do serviço de praticagem.

Para manter o controle necessário à garantia da disponibilidade permanente do serviço e possibilitar o **cumprimento da frequência mínima de manobras para a manutenção da habilitação**, a Autoridade Marítima estabelecerá uma **escala de rodízio único** e equânime com todos os práticos em atividade naquela Zona de Praticagem.

Não Atende TCU - OCDE - CADE

Altera a Lei 9.537/97 para que a Antaq deverá ser consultada quando do estabelecimento de normas e procedimentos de segurança que tenham repercussão nos aspectos econômicos da prestação de serviços de praticagem.

Os limites de preço em cada zona de praticagem serão fixados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

Altera a Lei nº 10.233 para definir que a ANTAQ realizará a regulação econômica do serviço de praticagem, com a finalidade de:

promover competitividade, eficiência, transparência e razoabilidade de preços na prestação dos serviços de praticagem, cumprindo à Antaq:

– estabelecer diretrizes e procedimentos gerais relativos à regulação econômica dos serviços de praticagem, após consulta pública;

*– **fixar limites de preço** em cada zona de praticagem, relacionando-os às características dos usuários e do serviço prestado pelos práticos;*

determinar os critérios para ajustes dos preços do serviço de praticagem;



Altera a Lei nº 9.537 para assegurar a todo prático o livre exercício do serviço de praticagem, sem prejuízo da **regulação econômica pela Antaq**

Altera a Lei nº 10.233 estabelecendo que cabe à ANTAQ realizar a regulação econômica do serviço de praticagem, inclusive para definir o preço do serviço e fiscalizar o cumprimento de padrões adequados, sem prejuízo das competências da autoridade marítima.

Atende orientações TCU - CADE - OCDE



ABAC
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS
ARMADORES DE CABOTAGEM

Projeto de Lei 877/2022

Altera a Lei nº 9.537 para estabelecer que os práticos prestarão o serviço de acordo com uma **escala de rodízio única**.

No rito ordinário, o preço do serviço será livremente negociado entre os tomadores e os prestadores do serviço, **reprimidas quaisquer práticas de abuso do poder econômico**.

Extraordinariamente, no caso de **risco de interrupção** do serviço ocasionado por **ausência de acordo** entre as partes, comprovado pela zona de praticagem e **comunicado à autoridade marítima**, **essa poderá arbitrar**, em caráter temporário o preço do serviço.



OBRIGADO

resano@abac-br.org.br