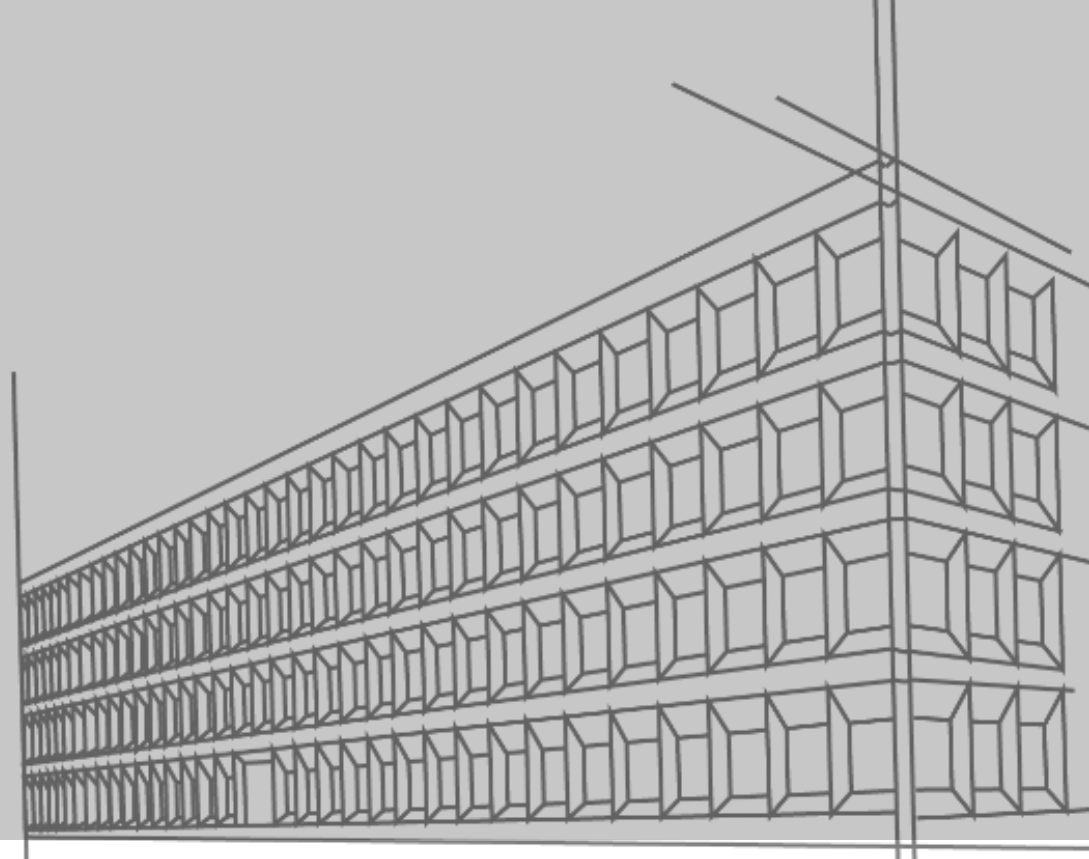


Auditoria Operacional: Regulação dos serviços de Praticagem



**Audiência Pública - Câmara dos
Deputados**

Comissão de Viação e Transportes

Brasília, 4/10/2023

ANOP - Regulação dos Serviços de Praticagem

TC 042.971/2018-7

MODALIDADE: Auditoria Operacional (Anop)

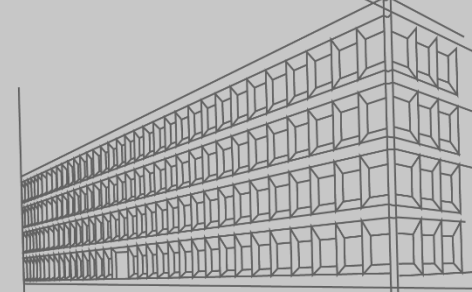
UNIDADE RESPONSÁVEL: Unidade de Auditoria Especializada em Infraestrutura Portuária e Ferroviária

RELATOR: Ministro Bruno Dantas

ACÓRDÃO: 2.707/2022-TCU-Plenário



ANOP - Regulação dos Serviços de Praticagem



Achados da Auditoria

Achado I: As Autoridades Portuárias não vêm exercendo plenamente suas atribuições de forma a proporcionar a adequada gestão portuária;

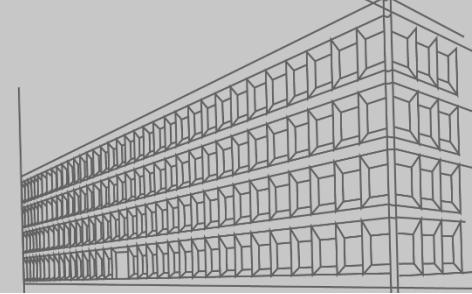
Achado II: A regulação técnica exercida pela Autoridade Marítima sobre o serviço de praticagem necessita de aperfeiçoamento quanto aos aspectos de transparência, participação dos interessados e motivação das decisões;

Achado III: A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima; e

Achado IV: O serviço de praticagem é oferecido em situação de monopólio sem regulação econômica e sem transparência nos preços.

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado III

A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima

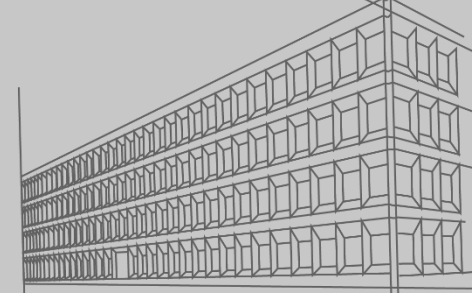
Situação Encontrada

Até a conclusão da auditoria não foram emitidas pela AM Habilitações de Comandante para Dispensa de Prático, prevista no art. 13, § 4º, da Lei 9.537/1997 e na Normam-12/DPC (Capítulo 2, Seção VII), conhecida internacionalmente como *Pilot Exemption Certificate* (PEC).

Representantes do setor apontam como **causa a inexecuibilidade das exigências estipuladas** pela AM para a concessão de PEC, além da **inexistência de um rito processual formalizado** para conduzir as solicitações recebidas, com detalhamento de fases, responsáveis e prazos.

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado III

A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima

Situação Encontrada

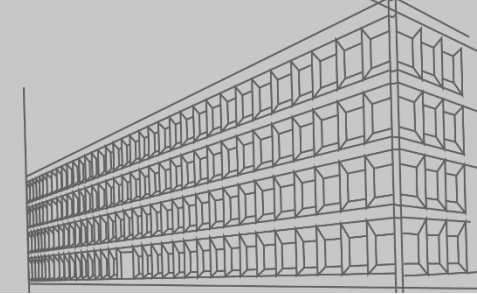
Normam 12

0243 - DOS REQUISITOS NECESSÁRIOS

a) O Comandante, para ser habilitado pela DPC, de acordo com o item anterior, **deve realizar, por dois semestres consecutivos, um número de fainas de praticagem, assistido por Prático(s) da respectiva ZP igual a duas vezes o número de fainas semestral exigidas para a manutenção da habilitação do Prático para aquela ZP, ou parte dela, conforme o caso. O número mínimo de fainas de praticagem por semestre nunca poderá ser inferior a 36 fainas.**

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado III

A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima

Situação Encontrada

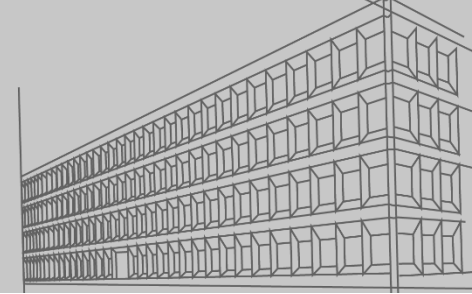
Tabela 2 – Número de fainas para emissão de PEC

Zona de Praticagem	Práticos			PEC
	Nº mínimo de fainas por quadrimestre	Nº mínimo de fainas por semestre	Nº médio de fainas executadas no 1º Sem. 2019	Nº mínimo de fainas por semestre
1	5	7,5	17,2	36,0
2	8	12	35,0	36,0
15	25	37,5	100,9	75,0

Número Mínimo de Manobras exigido é discrepante quando comparado ao mínimo exigido em outros países. Deve-se salientar que em algumas ZPs o número mínimo de manobras exigido seria de difícil atingimento pelos próprios práticos.

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado III

A Habilitação de Comandante para Dispensa de Prático, prevista na Lei 9.537/1997, não está sendo implementada pela Autoridade Marítima

Acórdão 2.707/2022-TCU-Plenário:

9.4. com fundamento no art. 250, inciso III, do Regimento Interno do TCU, **recomendar** à Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil que :

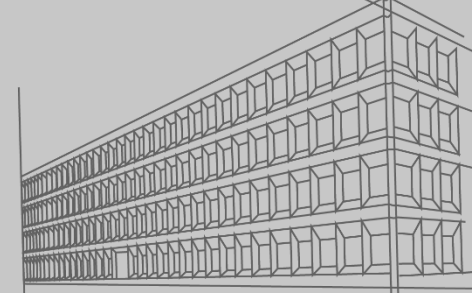
9.4.2. avalie a conveniência e a oportunidade de viabilizar o processo de habilitação de comandantes para conduzir embarcações com AB superior a 5.000, em conformidade com o disposto no Capítulo 2, Seção VII da Normam-12/DPC, abordando os seguintes aspectos:

9.4.2.1. **definição do número mínimo de manobras exigidos** para a qualificação do comandante como requisito para emissão da Habilitação de Comandante para a Dispensa de Prático, **de forma a tornar viável a obtenção da dispensa, incluindo a previsão de uso de simuladores;**

9.4.2.2. adoção de rito próprio para emissão de Habilitação de Comandante para a Dispensa de Prático, a exemplo do estabelecido no relatório do grupo de trabalho instituído para estudar o tema, incluindo prazos, fases e atores envolvidos, com as respectivas responsabilidades, bem como os critérios a serem exigidos quando do pedido, de forma a tornar previsível e impessoal a análise da dispensa de prático;

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado IV

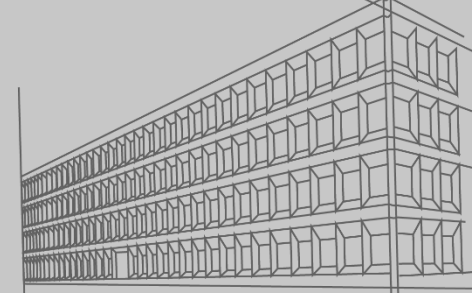
O serviço de praticagem é oferecido em situação de monopólio sem regulação econômica e sem transparência nos preços

Situação Encontrada

- **Serviço de contratação obrigatória** pelos armadores;
- **O monopólio é decorrente da própria organização da atividade**, não havendo opção para o tomador do serviço (armador) de contratar profissional que não o prático da vez escalado (Escala de rodízio única).
- Na presença desta falha de mercado, relativa ao **monopólio criado por meio da regulação técnica**, a existência de **barreiras de entrada e inexistência de produtos substitutos ou competição**, a teoria econômica aponta **tendência de elevação nos preços dos serviços, e conseqüente necessidade de regulação de preços**.
- Armadores e respectivas associações ouvidos no curso da auditoria apontaram, por meio de resposta a questionários, que a **questão dos preços seria o principal problema** a ser tratado na prestação desse serviço.

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Achado IV

O serviço de praticagem é oferecido em situação de monopólio sem regulação econômica e sem transparência nos preços

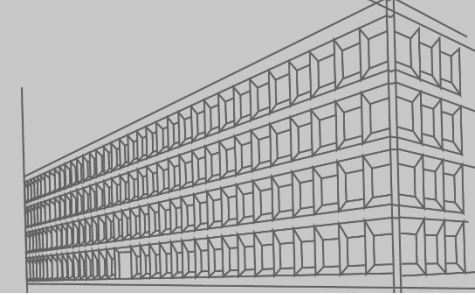
Dessa forma, como **não se trata de monopólio natural, mas sim de monopólio instituído por meio de regulamentação técnica.**

Destaca-se ainda que, na **justificativa do Projeto de Lei (PL) 8.535/2017**, de autoria do Deputado Júlio Lopes, que visava transferir à Antaq a regulação econômica, é apontado o problema objeto de tratamento legal:

Salienta-se que a sistemática atualmente empregada no mercado de praticagem **distancia-se das características do mercado de concorrência perfeita.** Os práticos detêm o poder de mercado sobre os demandantes do serviço, o que confere **autonomia para elevação de preços das manobras sem incorrer em perda de participação de mercado.**

Estruturas de mercado que compreendem essa peculiaridade, quando não reguladas pelo Estado **acarretam resultados econômicos não eficientes ao interesse público**, razão pela qual se demonstra de fato relevante a proposta empreendida, tendo em vista a necessidade evidente de regulação econômica dessa atividade.







Estudo BNDES: Modelos de Prestação do Serviço de Praticagem



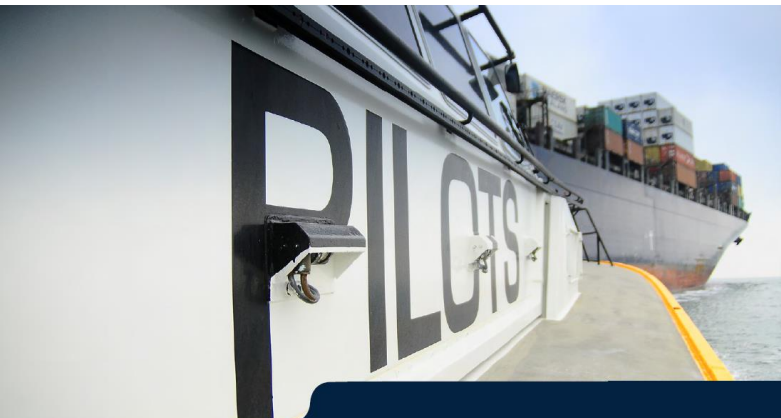
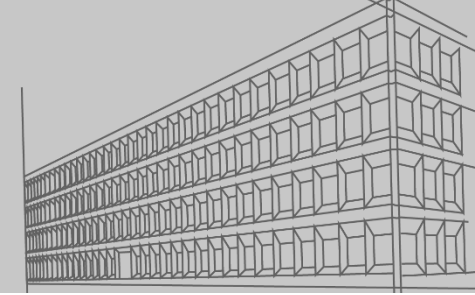
País/ Porto	com exclusividade				sem exclusividade
	Associação de práticos autônomos	Autoridade Portuária	Empr. Pública/ Concessionária	Autoridade Marítima	Livre concorrência
Holanda	✓ <i>Loodswezen</i>				
Antuérpia/ Zeebrugge			✓ Antuérpia: CVBA Brabo (concessão)		
Itália	✓ <i>Corporazione dei piloti</i>				
Finlândia			✓ <i>Finnpilot</i> (empresa pública)		
Alemanha	✓ "Imandades"				
França	✓ <i>Station de Pilotage</i>				
Suécia				✓	
Portugal		✓			
Sydney			✓ SPC (empresa pública)		
Grande Barreira de Corais					Duas empresas ✓
Hong-Kong	✓				
Cingapura			✓ PSA Marine (concessão)		
EUA	✓ Maioria dos Estados				
Canadá			✓ 4 empresas públicas, uma em cada região		
Argentina					✓
Reino Unido		✓	APs privadas prestam o serviço ou subcontratam		✓

Estudo BNDES: Regulação do Serviço de Praticagem



País/ Porto	Organização do serviço de praticagem	Regulação Econômica (tarifas)	Regulação Técnica (segurança, qualificação, etc.)
 EUA Ex. Flórida	Associação de praticos	<ul style="list-style-type: none">Tarifas definidas pelo <i>Pilotage Rate Review Board</i>, ligado ao (<i>Board of Pilot Commissioners</i>) composto por 7 membros não-práticosPráticos podem contestar as tarifas com base em demonstrativos e projeções próprias num prazo definido	<ul style="list-style-type: none"><i>Board of Pilot Commissioners</i> (comissão estadual)Guarda Costeira (praticagem federal)
 Antuérpia/ Zeebrugge	Concessão privada	<ul style="list-style-type: none">Antuérpia.: Tarifas definidas pela concessionária em acordo com AP, considerando também <i>benchmarks</i>Zeebrugge: Tarifas definidas pelas AP	<ul style="list-style-type: none">Serviço Nacional de Mobilidade e Transportes (SPF) e Autoridades Portuárias
 Finlândia	Empresa pública	<ul style="list-style-type: none">Tarifas definidas pela Agência de Transportes da Finlândia (FMA), com serviços prestados pela empresa pública Finnpiilot	<ul style="list-style-type: none">Controle de segurança, entre outros fatores, pela FMA
 Holanda	Associação de praticos	<ul style="list-style-type: none">Tarifas definidas por um comitê da Autoridade Holandesa de Concomência (NMa)Anualmente os praticos fazem uma proposta, o comitê avalia e define as tarifas, que podem divergir da proposta dos praticos	<ul style="list-style-type: none">Ministério de Infraestrutura e Desenvolvimento – Inspetoria de Transporte, Obras Públicas e Gestão das Águas
 Alemanha	Associação de praticos	<ul style="list-style-type: none">Ministério dos Transportes define tarifas, após consultas aos Secretários de Transportes distritais e praticos (que realizam orçamentos bianuais)	<ul style="list-style-type: none">Ministério dos Transportes, Obras e Desenvolvimento UrbanoAutoridades Portuárias
 Hong-Kong	Associação de praticos	<ul style="list-style-type: none">Definição de tarifas e supervisão das manobras definidas pela Ministério da Marinha, com atribuições de Autoridade Marítima (Comitê de Supervisão de Praticagem)	

Regulação do Serviço de Praticagem na Holanda



PILOTAGE TARIFFS 2022 REGION ROTTERDAM-RIJNSMOND



TARIFF AREA OVERVIEW



TARIFF TABLES TO AND FROM THE PILOT STATION

The matrix below explains the tariff structure for regular routes for region Rotterdam-Rijnmond

Sea port area Rotterdam-Rijnmond incl. Scheveningen			RV	RVLNG	Sea	A	B
	Rendezvous		Rendezvous	Rendezvous LNG		1e Maasvlakte	Europoort
						4	5
RV	Rendezvous		S-RV + TC15				
RVLNG	Rendezvous LNG			S-RV + TC10			
Sea					S-IN/OUT + TC4		
A	1e Maasvlakte	4	S-RV + TC15	S-RV + TC10	S-IN/OUT + TC4	S-BS + TC1	
B	Europoort	5	S-RV + TC16	S-RV + TC11	S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC1
C	Botlek	6		S-RV + TC12	S-IN/OUT + TC6	S-BS + TC3	S-BS + TC4*
D	Waalhaven	6		S-RV + TC12	S-IN/OUT + TC6	S-BS + TC3	S-BS + TC4*
E	Bolnes	8			S-IN/OUT + TC8	S-BS + TC5	S-BS + TC6*
F	Dordrecht	11			S-IN/OUT + TC11	S-BS + TC8	S-BS + TC9*
G	Moerdijk	12			S-IN/OUT + TC12	S-BS + TC9	S-BS + TC10*
H	Haringvliet	13			S-IN/OUT + TC13	S-BS + TC10	S-BS + TC11*
I	Scheveningen	5			S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC1
J	2e Maasvlakte	5	S-RV + TC16	S-RV + TC11	S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC3*

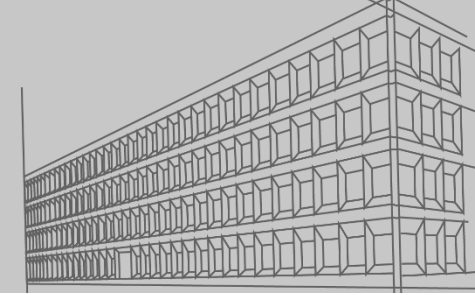
Explanation of colour scheme and used abbreviations:

- Rendezvous voyage
- Ingoing and outgoing voyages (Pilot Station)
- Berth Shift

S tariff = Start tariff
 T tariff = Route dependent tariff
 RV = Rendezvous voyages
 IN/OUT = Ingoing and outgoing voyages (Pilot Station)
 BS = Berth Shift voyages
 TC = Tariff Column T tariff

* For berth Waalhave via the Se berth shif regular ro of two ex two times Registerer

Regulação do Serviço de Praticagem na Holanda



The matrix below explains the tariff structure for regular routes for region Rotterdam-Rijnmond

Sea port area Rotterdam-Rijnmond incl. Scheveningen			RV	RVLNG	Sea	A	B
			Rendezvous	Rendezvous LNG		1e Maasvlakte	Europoort
						4	5
RV	Rendezvous		S-RV + TC15				
RVLNG	Rendezvous LNG			S-RV + TC10			
Sea					S-IN/OUT + TC4		
A	1e Maasvlakte	4	S-RV + TC15	S-RV + TC10	S-IN/OUT + TC4	S-BS + TC1	
B	Europoort	5	S-RV + TC16	S-RV + TC11	S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC1
C	Botlek	6		S-RV + TC12	S-IN/OUT + TC6	S-BS + TC3	S-BS + TC4*
D	Waalhaven	6		S-RV + TC12	S-IN/OUT + TC6	S-BS + TC3	S-BS + TC4*
E	Bolnes	8			S-IN/OUT + TC8	S-BS + TC5	S-BS + TC6*
F	Dordrecht	11			S-IN/OUT + TC11	S-BS + TC8	S-BS + TC9*
G	Moerdijk	12			S-IN/OUT + TC12	S-BS + TC9	S-BS + TC10*
H	Haringvliet	13			S-IN/OUT + TC13	S-BS + TC10	S-BS + TC11*
I	Scheveningen	5			S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC1
J	2e Maasvlakte	5	S-RV + TC16	S-RV + TC11	S-IN/OUT + TC5	S-BS + TC2	S-BS + TC3*

INGOING AND OUTGOING VOYAGES (PILOT STATION) - Pilotage tariffs decision ACM, 23 December 2021 - Pilotage tariff

Actual draught (in dm)	S-tariff (starting tariff) in €	T-tariff (route-dependent tariff) in €									
				A	B, I, J	C, D	E				
		TC 1	TC 2	TC 3	TC 4	TC 5	TC 6	TC 7	TC 8	TC 9	TC 10
≤27	263	22	29	37	45	51	59	65	74	81	88
28	281	24	32	39	48	55	62	71	78	86	94
29	299	26	34	43	50	59	65	76	83	92	99
30	316	27	35	45	53	62	71	80	88	97	105
31	325	28	36	46	55	64	73	82	91	100	108
32	333	28	37	47	57	65	75	84	94	102	111
33	341	29	38	48	59	67	76	86	97	105	113
34	351	29	39	49	60	70	78	87	99	108	116
35	359	31	39	50	62	71	80	89	102	111	120
36	370	31	40	51	63	73	83	92	102	112	123

Explanation of colour scheme and used abbreviations:

- Rendezvous voyage
- Ingoing and outgoing voyages (Pilot Station)
- Berth Shift

S tariff = Start tariff

T tariff = Route dependent tariff

RV = Rendezvous voyages

IN/OUT = Ingoing and outgoing voyages (Pilot Station)

BS = Berth Shift voyages

TC = Tariff Column T tariff

* For bert
Waalhave
via the Se
berth shif
regular ro
of two ex
two times
Registere

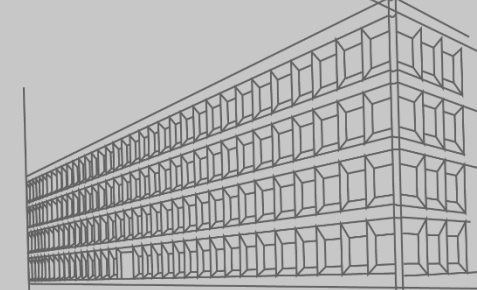
6. QUANTITY DISCOUNT

6.1 INTRODUCTION

6.3 OBJECTIVE OF THE QUANTITY DISCOUNT

The objective of the quantity discount on the pilotage tariffs is to bring about cost savings for shipowners or consortiums (also called alliances) that often or relatively often call at the same port, seaport or seaport area and, in doing so, must always make use of a registered pilot. Granting quantity discount creates a tariff that meets the wishes of the shipping industry and the ports to reduce the costs of the use of a registered pilot for ships and shipowners often or relatively often calling at the same port, seaport or seaport area.

Regulação do Serviço de Praticagem na Holanda



Autoridade Holandesa para Consumidores e Mercados (ACM)

Autoriteit
Consument & Markt

Nederlands | English | Papiamentu

Zoek in gehele site

Nieuws Publicaties Onderwerpen Over ons Contact

Blijf op de hoogte Delen Printen RSS

Home > Publicaties > Loodsgeldtarieven stijgen met 1,66% in 2022

Loodsgeldtarieven stijgen met 1,66% in 2022

De ACM heeft de loodsgeldtarieven voor 2022 vastgesteld. Deze tarieven stijgen, zoals in het tariefvoorstel van de Nederlandse Loodsencorporatie is voorgesteld, met 1,66 % ten opzichte van vorig jaar.

Voor 2022 is de verwachting dat het aantal loodsverrichtingen als gevolg van de zich licht herstellende economie met 2,38% stijgt ten opzichte van 2021. Dit dempt het effect van enkele kostenstijgingen bij het Loodswezen.

De ACM is van oordeel dat de tarieven redelijk zijn, voldoen aan het vereiste van kostenoriëntatie en zijn gebaseerd op een redelijk rendement. Daarnaast dragen de tarieven volgens de ACM voldoende bij aan de meest efficiënte werkwijze van registerloodsen en de productiviteit en kwaliteit van de loodsdienstverlening.

Documenten

Besluit loodsgeldtarieven 2022 (PDF - 485,9 KB)

+ Over toegankelijkheid van documenten

Publicatiedatum

23-12-2021

Publicatietype

Besluit

Beslisdatum

17-12-2021

Zaak

Zaaknummer: [ACM/21/167234](#)

Taxas de praticagem aumentarão 1,66% em 2022

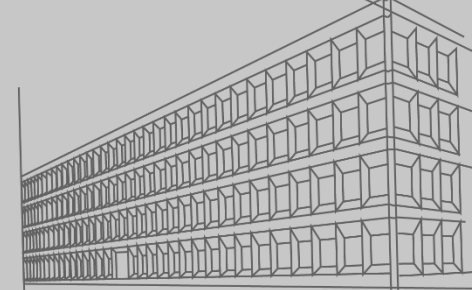
A ACM definiu as taxas de praticagem para 2022. Conforme proposta tarifária da Dutch Pilotage Corporation, essas tarifas aumentarão 1,66% em relação ao ano passado.

Para 2022, espera-se que o número de operações-piloto como resultado da ligeira recuperação da economia aumente 2,38% em relação a 2021. Isso amortece o efeito de vários aumentos de custos na Loodswezen.

A ACM acredita que as **taxas são razoáveis, atendem ao requisito de orientação de custos e são baseadas em um retorno razoável.** Além disso, de acordo com a ACM, as tarifas contribuem bastante para o método de trabalho mais **eficiente** dos pilotos registrados e para a **produtividade e qualidade** dos serviços de pilotagem.

* A proposta tarifária inclui relatório de auditor independente

Regulação do Serviço de Praticagem na Europa



REGULAMENTO (UE) 2017/352 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO, de 15 de fevereiro de 2017

que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos

(46) As taxas dos serviços portuários aplicadas pelos prestadores de serviços portuários no âmbito das obrigações de serviço público e **as taxas dos serviços de pilotagem que não estão expostos a uma concorrência efetiva podem implicar maior risco de abuso dos preços nos casos em que exista poder de monopólio**. Em relação a esses serviços, **deverão ser tomadas disposições para garantir que as taxas sejam fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório e sejam proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado**.

(...)

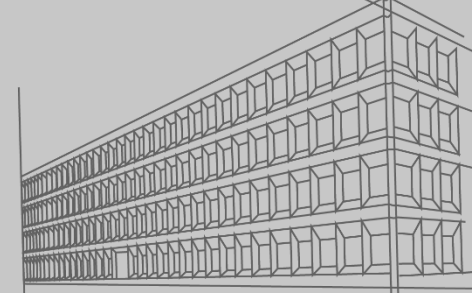
CAPÍTULO III - TRANSPARÊNCIA FINANCEIRA E AUTONOMIA

Artigo 12.º - Taxas dos serviços portuários

1. As taxas cobradas pelos serviços prestados por um operador interno sujeito a uma obrigação de serviço público, **as taxas cobradas por serviços de pilotagem que não estão expostos a uma concorrência efetiva** e as taxas cobradas pelos prestadores de serviços portuários a que se refere o artigo 6.º, n.º 1, alínea b), **são fixadas de modo transparente, objetivo e não discriminatório, e são proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado**.

AUDITORIA OPERACIONAL

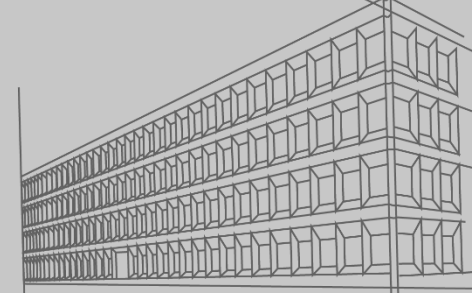
Regulação dos Serviços de Praticagem



Brasil:	Europa:
Regime de exclusividade;	Regime de exclusividade (em geral);
Preços livres;	Preços regulados;
Contratos sigilosos;	Transparência de preços;
Negociação caso a caso;	Preços fixados de modo objetivo;
Reclamações de reajustes elevados de preços;	Remuneração justa em relação aos custos, observando retorno razoável e correto dos investimentos.
Quais são os custos dos serviços prestados?	

AUDITORIA OPERACIONAL

Regulação dos Serviços de Praticagem



Voto do Acórdão 2.707/2022-TCU-Plenário:

Não obstante as importantes informações apresentadas pela fiscalização, bem como as percucientes análises da unidade instrutora e do Ministério Público de Contas, deixo de acolher as mencionadas propostas (...)

(...) as consequências do modelo adotado decorrem da opção do legislador.

Diante disso, deixo de acolher a recomendação de encaminhar proposta de alteração legislativa e de dar ciência ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica e ao Ministério da Infraestrutura

Acórdão 2.707/2022-TCU-Plenário:

9.5. dar ciência ao Ministério da Infraestrutura e à Casa Civil da Presidência da República que a regulamentação técnica exercida pela autoridade marítima, com a consequente instituição da escala de rodízio única não caracteriza infração à ordem econômica, tendo em vista ser decorrência da ordem jurídica vigente;



Obrigado!!