



AGEPOR

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL

28

Ver para ir
mais longe

mais de
36 milhões
de toneladas de mercadorias/ano



PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

| Granéis Líquidos | Petroquímicos | Multipurpose | Gás Natural | Contentores | Atividades Logísticas |

Com capacidade para receber os maiores navios em operação no mundo em todos os segmentos de carga, é um porto ágil e simplificado que regista dos mais elevados índices de crescimento na Europa. Tem capacidade de expansão em todos os terminais especializados e está associado a uma Zona Industrial e Logística com mais de 4.000 ha, apta a receber investimentos de qualquer envergadura.

Porto de Sines, uma porta de futuro aberta no presente.



www.portodesines.pt



cartão único portuário


Óscar Burmester

*Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR
Burmester & Stuve*

EDITORIAL

SOBRESSALTO DE VERÃO

E quando todos pensávamos que o Verão tinha chegado e com ele aquele tempo diferente em que quase não se passa nada, eis que, num repente, surge um novo abalo e um imprevisível turbilhão no sistema financeiro português, com consequências ainda pouco claras mas que, infelizmente, não deixarão de afectar a economia nacional.

Num momento em que, ainda que a um ritmo muito lento, a economia parecia poder estar a recuperar de um passado recente, que todos sabemos de grandes dificuldades, a notícia do descalabro de um dos maiores grupos portugueses, com forte impacto directo no sistema financeiro nacional, foi sem dúvida, um enorme balde de água fria, e tudo o que menos precisávamos neste tempo de Verão.

Sem querer entrar em considerações com as causas de tamanho terramoto, não posso, no entanto, deixar de focar uma das previsíveis consequências que, pelo menos, no curto prazo podem afectar a vida das nossas empresas.

Assim quer-me parecer, no imediato, que a liquidez na economia tenderá a sofrer um recuo acentuado, quer como reflexo das enormes perdas dos investidores, quer pelo facto de o Banco, que no sistema financeiro mais

“emprestava” e fazia funcionar a economia, ficar agora na contingência de ter de alterar essa política por forma a recompor os rácios exigidos pela regulação. Não me parece também previsível que os outros Bancos se substituam e assumam uma maior dinâmica de “emprestadores” à economia, pelo que há que contar com uma dificuldade crescente por parte das empresas em obter dinheiro do sistema bancário para poderem funcionar. Este é pois, no meu entender, o quadro expectável nos tempos mais chegados, e em consonância o aviso e sinal de alerta que vos queria deixar era que, nunca como agora, urge a necessidade de as empresas adoptarem uma política de crédito responsável. Todos sabemos que a tentação de nos substituímos aos bancos para engordar a nossa actividade é, sempre de muito difícil resistência, mas era bom que tivéssemos sempre presente que, não sendo esse o nosso negócio, é também um caminho de altíssimo risco, que pode deixar grandes sequelas e, até como foi o caso, arrasar mesmo aqueles que sendo especialistas nesse área de negócio eram considerados os mais experimentados. •

ÍNDICE

3
EDITORIAL
4
**ENTREVISTA A
VITOR CALDEIRINHA**

7
**SEMINÁRIO da
ECASBA em NÁPOLES**
8
**NOTÍCIAS
ENCONTRO DE DIRECÇÕES
AGEPOR/APAT**


NOTÍCIAS

**REUNIÃO DE DIRECÇÃO DA
AGEPOR EM SINES**

IN MEMORIAM

MÁRIO MATOS OLIVEIRA

Entrevista a

Vitor Caldeirinha



Que importância dá ao facto de a APP congregar todos os portos portugueses?

Portugal tem, desde sempre, uma ligação muito grande com o transporte marítimo, em muito devido à sua localização geoestratégica. Uma das principais vantagens estratégicas de Portugal em termos económicos, será sempre a localização face ao mundo e a localização face à grande via que é o oceano, no contexto global e do comércio intercontinental. Aí deve estar a sua principal aposta e a base da rede de transportes integrada, a desenvolver dum ponto de vista global e intercontinental.

Os países da CPLP, África e Brasil, as ligações norte-sul e este-oeste, as relações Atlânticas, as interconexões entre o norte da Europa e o Mediterrâneo. Tudo isto deve ser aposta estratégica face ao nosso ponto forte que é a localização global. Mas para isso, a aposta nos portos deve ser mais forte e empenhada que a dos restantes países vizinhos, em especial Marrocos e Espanha, que têm vantagem igual na localização.

A perspectiva global e nacional da estratégia portuária é fundamental, muito além das perspectivas locais e regionais muito limitadas. Para isso, a visão, a escala, a dimensão, o trabalho conjunto e os sistemas de informação integrados adequados são fundamentais.

Para isso a colaboração entre portos na cadeia logística é fundamental. Para isso os investimentos previstos no PETI são cruciais. Para isso as políticas do Plano 5+1 que têm vindo a ser implementadas pelo Governo são essenciais. É preciso uma Visão comum e conhecimento internacional, numa perspectiva global de visão e colaboração.

Tal como a AGEPOR está para cada Agente de Navegação, a APP está para cada Administração Portuária, para cada porto, com a diferença de existirem menos portos e todos pertencerem aos órgãos sociais da APP participando ativamente. Outra grande diferença é não termos um Diretor ou Secretário-geral, nem um corpo permanente de gestão, mas

apenas associados que dão 5 a 10% do seu tempo aos temas comuns, sem ganharem mais por isso. Isso dificulta muito as atividades.

Existem questões que estão além de cada Administração Portuária (AP) e que devem ser refletidas, resolvidas e desenvolvidas em conjunto, e onde juntos somos muito superiores à simples soma das partes.

É a “coopetition”. Competição em determinados temas e colaboração em temas de interesse como. Felizmente em Portugal todos os portos cedo perceberam as vantagens que podem obter da colaboração. Essas vantagens são em especial sentidas pelos agentes, operadores e clientes, que por exemplo hoje têm regras comuns na Janela Única Portuária, facilitando e agilizando procedimentos nos diferentes portos onde trabalham de forma semelhante, com menores custos e competitividade acrescida.

Assim temos a vantagem de podermos ter uma voz nacional forte e podermos ter projetos comuns verdadeiramente nacionais.

Como tem sido a colaboração?

A APP, Associação de Portos de Portugal, está muito empenhada na potenciação das mais-valias da localização estratégica dos seus portos. Para isso, a APP é um importante instrumento que os portos reconhecem poder ajudar a concretizar este objetivo.

A APP avança para mais um ano de atividade intensa, com um fervilhar de ideias e ações nos grupos de trabalhos que criou. Está tudo a mexer, com a participação de todos os portos e em breve haverá resultados com substância e de forma consolidada.

Para 2014/2015, estão previstas diversas atividades, muitas delas que já decorrem quer a nível nacional, quer no âmbito da ESPO, Associação Europeia de Portos, em Bruxelas, quer ainda no seio da APLOP, Associação de Portos de Língua Portuguesa.

Mas a APP não é uma Holding com poderes “top-down”. É uma Associação dirigida por uma Direcção constituída por três Autoridades Portuárias, que responde perante todos os seus pares na Assembleia Geral. Bottom-up.

Por isso, a ação da APP não é gerir os portos, nem o seu dia-a-dia ou sequer ter uma estratégia comercial ou operacional única. É antes facilitar a colaboração em projetos comuns, onde exista interesse de todos ou boa parte dos seus associados. Colaboração é a palavra chave. A ação da APP apenas depende da vontade e interesse em colaborar e do tempo disponível das pessoas das APs para os temas comuns.

Na área da colaboração, a aposta das Autoridades Portuárias atuais tem sido muito forte. Todos querem incrementar muito os projectos comuns e a dinâmica da APP. Todos querem maior colaboração, ganhar forças juntos e ter escala a nível internacional e junto do setor dos transportes, das diversas entidades nacionais e internacionais e da economia em termos gerais. Assim tenho tido o trabalho facilitado.

Tem sido fácil presidir à APP?

Nunca é uma tarefa fácil dirigir uma associação nacional, num momento crucial de mudança radical da competitividade dos portos portugueses, em especial quando se tem outras responsabilidades importantes numa empresa como é a Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, atualmente dirigida apenas por dois elementos no Conselho de Administração.

Ainda assim, a experiência e conhecimento do sector de longa data e a colaboração muito forte e ativa dos meus colegas das Administrações Portuárias, do IMT e do próprio Governo, tornaram a tarefa mais

interessante e com maior impacto. As expectativas são elevadas. Tem sido acima de tudo um honra e um interessante desafio poder começar a desenvolver um vasto conjunto de projectos comuns que ajudam a tornar os portos portugueses mais competitivos, para apoiar o tecido exportador e facilitar o acesso nacional aos bens dos nossos parceiros comerciais. A nova Direção da APP entrou em funções no final de 2013, mas já temos projectos muito interessantes.

Mas não escondo que considero que a APP deve profissionalizar-se, seguir o exemplo da Agepor e ter um Director, ter responsáveis de projecto em permanência, ainda que baseados na AP de origem e ter um plano de ações mais ambicioso, alargado e com prazos mais apertados. Isto pode ser feito com os quadros do sector, sem aumentar os custos, nem deslocar o pessoal, à semelhança do que faz a Haropa em França, na defesa dos interesses conjuntos dos portos franceses de Le Havre, Rouen e Paris. Isto está a ser pensado de forma muito séria na APP. Estou convencido que o elevado desempenho cada vez mais exigido pelos associados à APP vai levar a este caminho.

Quais são os projectos mais importantes que a APP prosseguirá ao longo do seu mandato?

A nível nacional, será lançado um novo site da APP mais comercial, com um novo vídeo e um novo folheto promocional.

Está ainda prevista uma campanha promocional dos portos portugueses e das suas potencialidades e planos de desenvolvimento no mercado asiático, com vista a atrair novos investidores logísticos, industriais e portuários para o País. Temos um plano de investimento no PETI muito ambicioso, com uma forte aposta nos portos, onde a APP participou ativamente em representação dos portos portugueses

e que exige capitais e empresas globais.

Prevê-se a realização do primeiro Congresso dos Portos de Portugal no início de 2015, aberto às empresas operadoras, agentes e clientes. Vamos começar a preparar depois do Verão.

A segunda edição do workshop das Autoridades Portuárias será realizado no final do ano, com vista a acompanhar o trabalho entretanto desenvolvido pelos grupos temáticos criados. Lembro que foram criados quatro grupos de trabalho, recentemente na APP: (a) para a análise conjunta da gestão das concessões, liderado pelo Dr. Amadeu Rocha, Administrador da APDL, (b) para os sistemas de informações JUP e JUL, liderado pelo Dr. José Pedro Soares, Administrador da APS, (c) para as estatísticas comuns, liderado pelo Dr. Nuno Sanches Osório, Administrador da APL e (d) para as compras conjuntas das Administrações Portuárias, conforme previsto no PETI, visando a redução de custos, liderado pelo Eng. Eduardo Bandeira, Administrador da APS. A grande aposta é em ações conjuntas, não de concorrência, mas de cooperação e colaboração, onde esta deva existir.

É exemplo desta mudança o projeto conjunto dos portos de Sines, Lisboa e Setúbal na ligação da JUL e ferroviária à plataforma logística de Badajoz, como mais um posto avançado de entrada e distribuição destes portos portugueses em Espanha.

No caso do grupo dos Sistemas de Informações, o plano é muito ambicioso e já tem financiamento comunitário aprovado, passando por implementar a JUL (Janela Única Logística) a nível nacional, implementar a ligação à janela portuária europeia, criar o ecrã único a nível nacional nas JUP portuárias, implementar a fatura electrónica, entre muitos outros trabalhos em curso, essenciais para manter os portos portugueses na linha da frente a este nível. É a nossa bandeira.

Está a ser preparada com os agentes de navegação a fixação do dia



Barcelona-Génova-Barcelona 24-26 Outubro, 2014

Objectivos do curso

- Dar a conhecer o conceito de comodalidade como ferramenta de melhoria na gestão do transporte
- Oferecer a formação e informação necessária àqueles que venham a decidir e gerir cadeias logísticas nas quais as Autoestradas do Mar possam ser uma alternativa rentável por serviço, custo e tempo

Conteúdos do curso

- Autoestradas do mar na Europa
- Logística intermodal marítima
- Política ambiental na União Europeia no transporte
- Serviços de Portos e Companhias de Navegação
- Custos comparativos: análise, composição e quantificação

Sessões práticas

- Visita marítima ao Porto de Barcelona
- Visita marítima ao Porto de Génova
- Gestão de terminais e carga no navio
- Visita à ponte de comando
- Workshop de amarração: visita à zona de carga do navio
- Cálculo de custos

Trabalho colaborativo

Os participantes resolverão um caso prático por equipas baseado numa operação de transporte, na qual diversas alternativas irão ser analisadas, pondo em prática os conteúdos aprendidos no curso.

Preço 350 € (em camarote duplo)

É possível solicitar camarotes individuais por um preço adicional (60 €). Refeições não incluídas. É possível inclui-las por apenas 45 €.

Mais informação: info@2e3s.eu www.2e3s.eu (+34) 932 986 070

Patrocinadores do curso

Colaboradores do curso



Entrevista a

Vitor Caldeirinha

CONTINUAÇÃO

dos Portos de Portugal, possivelmente com a realização de corrida dos Portos de Portugal em cada porto, em 2015. Com a AGEPOR, estamos a colaborar ainda no âmbito da criação de um instrumento estatístico nacional dos portos.

A APP apoia igualmente a ação de formação do CPC, Conselho Português de Carregadores, a realizar em Outubro, sobre regulação portuária. Este tema é fundamental com as mudanças previstas e a criação da AMT.

No âmbito da APLOP, está em conclusão a atualização do Estudo de Mercado dos portos da CPLP. Importa agora passar a fases subsequentes na APLOP: A Criação da marca Portos da CPLP. Criar um manual de procedimentos dos portos da CPLP (grupo de trabalho das Alfândegas). Elaborar um programa de melhorias portos da CPLP (grupos de trabalho dos armadores e agentes). O Congresso da APLOP vai realizar-se em Moçambique a 11 e 12 de Novembro de 2014, estando as empresas nacionais convidadas a participar nos trabalhos. Está prevista a assinatura de um Protocolo entre a APLOP e os portos de Marrocos e possivelmente será discutida a entrada da Guiné Equatorial na APLOP, caso esta seja aceite no âmbito da CPLP. No âmbito europeu, decorrem os trabalhos com o IMT de acompanhamento da nova Directiva de Regulação dos Serviços Portuários, em preparação na Comissão Europeia e junto da ESPO. Todos os portos terão que passar a respeitar as regras transparentes de contabilidade e concorrência, que hoje nem todos assumem na Europa, mas já respeitadas pelos portos portugueses.

Todos os inúmeros grupos de trabalho da ESPO passaram a ter representantes nacionais, reforçando a presença portuguesa a nível europeu, nestes importantes grupos de inovação e pressão.

De 17 a 19 de Setembro haverá um encontro do grupo de economia e estatísticas da ESPO em Lisboa, co-organizado pela APP e Glinnt, com o apoio da APL, com especial incidência no importante projeto portuário europeu PORTOPIA (sistema de informações estatístico portuário europeu), liderado por aquela empresa portuguesa.

A APP tem vindo a acompanhar e centralizar a representação dos portos no grupo internacional do Corredor Atlântico com a DGMOVE, que será parte importante na decisão dos apoios comunitários CEF (Connecting Europe Facility) à rede de transportes que liga Portugal, Espanha, França e Alemanha, estando em preparação o período de candidaturas de Setembro a Fevereiro e a análise dos projectos do PETI que já podem concorrer.

Ou seja, é enorme e crescente o papel destinado à APP na promoção da colaboração entre os portos portugueses, ganhando com sinergias e economias de escala, ultrapassando a reduzida dimensão do mercado e hinterland portugueses, bem como a dispersão dos portos nacionais, que de outra forma não seriam ouvidos.

No seu entender existem área (s) onde aparecer como APP faz mais sentido que como AP? Quer dar algum exemplo?

Os exemplos foram dados nas questões anteriores:

- A) junto dos fundos comunitários, no acompanhamento geral
- B) na ESPO
- C) APLOP
- D) junto do IMT, em temas transversais
- E) nos grupos de trabalho gerais criados pelo Governo
- F) junto do Governo, nos temas gerais e produção legislativa
- G) em seminários e grupos de reflexão dos portos a nível nacional,

internacional, do sector dos transportes e junto de outros sectores, associações e entidades nacionais.

H) em projectos conjuntos e nas aquisições conjuntas de bens, aumentando o nosso poder negocial

I) como sector, junto dos meios de comunicação

J) quanto temos questões comuns para analisar, resolver ou desenvolver a uma só voz. Para fazer pressão ou lobby.

L) em alguns casos de representação comercial e institucional internacional em feiras e certames.

Há um vasto espaço a explorar como APP. O aumento do papel da APP pode beneficiar muito os portos e os seus operadores e clientes

Como encara a cooperação da APP enquanto entidade representativa de todos os portos portugueses e outras entidades como por exemplo a AGEPOR? Que projectos comuns gostaria que pudessem ser desenvolvidos?

Encaro com grande entusiasmo. Penso que co-organização da comemoração do dia nacional dos portos, a consolidação de estatísticas nacionais de forma conjunta, a participação conjunta na APLOP, a organização conjunta de cursos e a participação em feiras internacionais poderão ser alguns bons exemplos de projectos a desenvolver em conjunto. Vamos a isso. Existe um mundo a desbravar nesta área.

Os Agentes de Navegação são muitas vezes considerados os “braços comerciais” dos portos. No seu entender faria sentido que a promoção dos portos portugueses através da APP levasse esse facto em consideração?

Sem dúvida que apoio esta afirmação no que respeita à promoção comercial.

Desde os anos 90, com a concessão dos terminais portuários, as Administrações Portuárias, a nível mundial, passaram a ter um papel crescente no desenvolvimento comercial alargado do porto na cadeia logística, passando a ser um facilitador de soluções intermodais com os operadores logísticos e clientes num hinterland alargado e a promover a instalação de atividades logísticas e industriais junto ao porto para aproveitamento do tempo de paragem das cargas. Escrevi isto muitas vezes desde 1998. Barcelona e Roterdão sempre foram exemplos neste domínio.

Mas este papel alargado nunca pode superar o papel comercial dos agentes de navegação e dos operadores portuários que se relacionam diretamente com os clientes finais do porto, armadores e carregadores/operadores logísticos e transitários. Os Agentes são de facto braços comerciais do porto e os Operadores de Terminais de serviço público são braços operacionais e também comerciais do porto.

Neste sentido, concordo em absoluto que a promoção comercial dos portos portugueses é realizada de facto pelos agentes de navegação e operadores de terminais, pelo que o papel da APP e das Administrações Portuárias deve ser de chapéu ou aglutinador desses interesses e ações. Não faz do sentido a APP ou uma AP atuar de forma isolada na promoção comercial dos portos. Sempre defendi isso.

Outras questões são a promoção institucional, dos investimentos, de soluções intermodais específicas e a representação do porto a nível internacional e nacional, funções específicas das APs.

SEMINÁRIO da ECASBA em NÁPOLES



Jonathan Williams – General Manager FONASBA
 Eduard Rodés – Director da Escola Europeia de Short Sea Shipping
 Jukka Savo – Policy Officer DGMOVE
 Alan Long – Chairman EPCSA (European Port Community Systems Association)
 Markku Mylly – Executive Director EMSA (European Maritime Safety Agency)
 Catarina Almeida – INDRA
 António Belmar da Costa – Chairman ECASBA
 Gunnar Heinonen – Vice President Europe FONASBA

A ECASBA aproveitando a realização, pela primeira vez, em Nápoles de uma semana dedicada ao Shipping e aos Portos, entendeu associar-se a esse grande evento, realizando o seu habitual Seminário Europeu nessa cidade Mediterrânica.

O evento, dedicado este ano ao “e-Maritime for Business”, que contou com 60 Delegados representando cerca de 25 Países desenrolou-se na Estação Marítima de Nápoles, durante a tarde e a manhã dos dias 25 e 26 de Maio respectivamente.

Semelhantemente ao ocorrido na última edição do Seminário que teve lugar em 2013 em Hamburgo o programa dividiu-se em duas partes distintas. Assim no dia 25 as apresentações e painéis tiveram uma



preocupação mais de carácter genérico europeu, enquanto no dia 26 procurou dar-se voz ao País anfitrião que abordou o tema do Seminário com o foco em Itália.

Desta forma e após a abertura do Seminário pelo Chairman da ECASBA, António Belmar da Costa, o Vice-Chairman da ECASBA, Eugene Vanfleteren abordou a estratégia futura da ECASBA no que respeita às questões relacionadas com a política europeia Alfandegária, um tema de inegável interesse e actualidade para todos Agentes de Navegação. Seguiu-se o painel de “e-Maritime for Business” onde foi possível escutar intervenções de altos responsáveis da DGMOVE, EMSA, EPCSA,



2E3S, INDRA e ECASBA, que abordaram todas as questões relacionadas no shipping com sistemas e “facilidades electrónicas” nas suas várias vertentes.

No dia seguinte e após um fantástico jantar napolitano que decorreu em casa do anfitrião e responsável da “Naples Shipping Week” Sr. Umberto Masucci, ex presidente da FONASBA e da ECASBA, actualmente Presidente Nacional dos Clubes Propeller de Itália, foi tempo de passar a condução do Seminário para a FEDERAGENTI – Federação dos Agentes de Navegação e Brokers Italiana.

Assim e sob o tema “Charting a Course from Italy Across the Mediterranean – Telematic, Logistical, Economic and Geopolitical Routes” o Sr. Michele Pappalardo, Presidente da FEDERAGENTI abriu a sessão, seguindo-se como oradores os Srs. Almirante Piero Pellizzari Comandante Geral das Capitánias de Porto Italianas, Andrea Mastellone e Giorgio Cava da ASSAGENTI – Associação dos Agentes de Navegação de Nápoles, Simone Carlini, Vice- Presidente do Grupo de Jovens da FEDERAGENTI, Alberto Quarati jornalista do Medi Telegraph e Alessandro Panaro da SRM – Studio e Ricerche per il Mezzogiorno.

No final e a concluir o Chairman da ECASBA fez um balanço muito positivo do Seminário e antecipou a possibilidade de em 2015 se vir a realizar algo semelhante, desta vez em Bruxelas onde as principais Associações Europeias do Sector em conjunto com a Comunidade Europeia estão já a trabalhar num evento que se denominará “Brussels Shipping week”.

NOTÍCIAS

Encontro de Direcções AGEPOR/APAT



Dando seguimento ao excelente clima de relações institucionais as Direcções da AGEPOR e da APAT reuniram-se num almoço de trabalho no passado dia 17 nas instalações da AGEPOR em Leça da Palmeira. O Sr. Dr. Rui d'Orey em substituição do Sr. Dr. Óscar Burmester que, por se encontrar de férias não pode estar presente, deu as boas vindas à Direcção da APAT e fez saber o quão honrada se sentia a AGEPOR por receber para almoçar nas suas instalações tão prestigiosa Associação. Em resposta o Sr. António Dias agradeceu as palavras do Sr. Dr. Rui d'Orey e disse que, também a APAT se sentia honrada por este convite. Seguiu-se o almoço/reunião onde os presentes tiveram a oportunidade de discutir vários temas de interesse comum e procuraram pontes de entendimento para futuros projectos conjuntos.

No final da reunião o Sr. Dr. Carlos Vasconcelos frisou a importância destes encontros, salientando o relacionamento e complementaridade impar entre Agentes de Navegação e Transitários, razão que por si só justificava a repetição regular destas reuniões. Todos concordaram e ficou, desde logo agendada uma nova reunião para Lisboa a ocorrer depois do Verão.

Reunião de Direcção da AGEPOR em Sines



Dando continuidade ao que já vem sendo um hábito a Direcção da AGEPOR marcou, uma vez mais, a sua reunião mensal de Julho, na sede da APS- Administração Portuária do Porto de Sines.

Assim a convite do Conselho de Administração da APS e em substituição do Sr. Presidente que se encontrava nesse dia ausente de Sines, o Sr. Dr. José Pedro Soares, deu as boas vindas à Direcção da AGEPOR enaltecendo a importância e o papel desempenhado pelos Agentes de Navegação no desenvolvimento da actividade marítimo-portuária em Sines. Em resposta o Presidente da AGEPOR, Sr. Dr. Óscar Burmester, agradeceu o apoio que a APS sempre proporcionou à Associação e reiterou a vontade de se continuar a trabalhar em conjunto em prol de uma cada vez mais profícua actividade no porto de Sines.

Antes de "abandonar" a sala para que a Direcção da AGEPOR pudessem proceder à sua reunião, o Sr. Dr. José Pedro Soares deu conta aos presentes dos trabalhos e objectivos referentes à JUP, à JUL e à Janela Única Nacional que ocupam o grupo que coordena no seio da APP.

in memoriam

Mário Matos Oliveira

A AGEPOR regista com tristeza o falecimento do colega e amigo Despachante Mário Matos Oliveira. O seu desaparecimento tão precoce deixará certamente uma lacuna muito difícil de preencher no plano profissional e de impossível substituição na amizade que, ao longo dos anos estabeleceu com tantos Agentes de Navegação.

Pessoalmente vou sentir uma enorme falta dos encontros frequentes, muitos a bordo dos aviões, por essa Europa fora, onde o Mário Matos Oliveira representava e defendia, como poucos, a profissão e a Classe dos Despachantes.

Quero transmitir à sua família e a todos os seus colegas, em nome da Direcção da AGEPOR e dos Agentes de Navegação, os nossos sinceros pêsames.

Até sempre Mário

