



AGEPORT



ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



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.

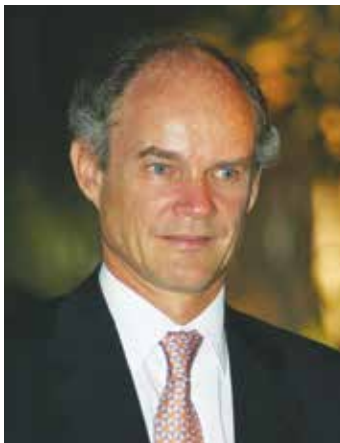
Porto de Sines, uma porta de futuro aberta no presente.



www.portodesines.pt



cartão único portuário


Rui d'Orey

Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR
 Orey Shipping

EDITORIAL

Conforme se pode ler neste número a AGE-POR decidiu adjudicar à PWC, uma das mais conceituadas empresas mundiais, um estudo de avaliação do desempenho da plataforma informática JUP/SDS. O trabalho de campo para este estudo será realizado junto dos Agentes de Navegação.

Ao fazer este estudo é convicção da AGEPOR que se estará, não só, a dar uma boa contribuição para o modelo de eficiência que se espera da JUP/SDS, como também a garantir que no futuro a sua extensão para a JUL (Janela Única Logística), se fará na mais estreita observância dos padrões de produtividade do sistema, introdução e racionalização de dados numa única base, de uso partilhado e comum, com evidente vantagem para todos os utilizadores e parceiros da cadeia logística. Falando neste tema, vale a pena lembrar que o anterior Presidente da AGEPOR defendeu, neste mesmo espaço, há mais de um ano, o avanço que a JUP/SDS representou para o Sector, tecendo-lhe, na altura, rasgados elogios, quando comparado com os sistemas de todos os outros Países Europeus. No entanto, o Sr. Dr. Óscar Burmester, não deixou de se perguntar e até de responder:

“O sistema é perfeito? Claro que não, e seguramente ainda é passível de muitas melhorias. Obviamente há também necessidade de acautelar meios humanos e materiais que impeçam situações de contingência prolongados como vem acontecendo no SDS. Seria um crime deixar agora que um sistema de excelência se desacreditasse por se estar a poupar na sua manutenção.”

Diria que foi exactamente com a consciência que o “produto” embora já sendo bom, necessitava agora, ao fim de alguns anos, de um cuidadoso upgrade para continuar a ter um reconhecido padrão de excelência, capaz de referenciar e diferenciar os nossos Portos e a nossa Alfândega no exigente mercado europeu. Por isso a Direcção da AGEPOR decidiu fazer o investimento neste estudo, comprometendo-se a disponibilizá-lo depois às Administrações Portuárias e sua Associação APP, ao IMT, e aos demais stakeholders, para que todos possamos vir, mais tarde, a beneficiar e a colher os benefícios resultantes das suas recomendações finais.

Procedendo assim temos a certeza que estaremos a cumprir um dos nossos desígnios, que passa por construir, em conjunto com todos os outros parceiros, um Sector Marítimo e Portuário mais eficiente, ajudando também a economia portuguesa a ser mais competitiva. ●

ÍNDICE

3
EDITORIAL
4
Entrevista sobre a Avaliação de Desempenho da JUP
6
Naufrágio do P.C.C. “Reijin”

Autor, Sr. António Luís Lafuente


7
NOTÍCIAS

- Serviço de Apoio Aduaneiro e Alfandegário

8
NOTÍCIAS

- Visita a Associados Setúbal

9
NOTÍCIAS

- Visita a Associados Sines

10

**Observatório da
 Cooperação na Economia do Mar**



Entrevista sobre a Avaliação de Desempenho da JUP



1. A AGEPOR está neste momento a avançar com um estudo que, em última análise, visa poder otimizar o trabalho dos Agentes de Navegação, na JUP/SDS. Pode-nos falar um pouco desse projeto?

O estudo tem como objetivo a análise de desempenho da aplicação JUP a partir da infraestrutura dos agentes de navegação através de uma amostra representativa do universo de agentes. Pretende-se mensurar o impacto que o sistema da JUP tem na produtividade e eficiência dos serviços dos nossos associados e desta forma obter métricas por exemplo em horas de trabalho ou em Euros. Acredito que o estudo irá fornecer aos responsáveis das empresas informação detalhada e quantitativa sobre o efeito da JUP na prestação dos serviços nas nossas empresas.

2. O Óscar foi o membro da Direção que encabeçou este projeto. O que o levou a fazê-lo?

Os nossos associados exercem atividade num mercado concorrencial em que se assiste a uma crescente pressão sobre os preços. A otimização dos custos, em particular custos com os recursos humanos, ganha uma importância acrescida. Por outro lado, assistimos a uma permanente preocupação em atingir elevado grau de qualidade e fiabilidade para manter os clientes satisfeitos e portanto fidelizados. Estas e outras questões levaram-me a debruçar em pormenor sobre todas as questões relacionadas com os sistemas de informação e logo sobre um dos que de maior relevância se reveste para o agente de navegação: a JUP.

3. Porquê avançar com este projeto exatamente nesta altura?

A Direção Nacional procurou identificar temas relevantes e atuais elegíveis a serem contemplados no plano de atividades no presente mandato. Foi durante esses trabalhos de “brain storming”, que surgiu de forma natural a ideia de encomendar um estudo. De imediato

percebemos que o “timing” era adequado face aos projetos em fase de arranque ou mesmo em curso que podem ser observados na indústria marítima e portuária quer a nível nacional ou da comunidade europeia. Refiro-me por exemplo à tentativa de alargar o âmbito da “Janela” para obter uma dimensão logística abraçando outros atores na cadeia logística. Neste quadro é importante aprender com o que de menos bom foi feito até à data por forma a incorporar essas aprendizagens no desenho de futuros sistemas.

4. O processo será dividido por fases. Quais são e em que fase é que nos encontramos neste momento?

A primeira fase, já ultrapassada, consistiu em escolher 3 portos representativos no panorama nacional e em constituir um grupo de 5 empresas piloto a serem contactadas numa primeira abordagem pela PWC. Entramos recentemente na segunda fase, que consiste em obter a participação do maior número possível de colaboradores do universo dos quadros de todos os nossos associados, no preenchimento de um inquérito de satisfação desenhado pela PWC. O pedido com o respetivo link será difundido para endereços de correio eletrónico indicados pelas empresas. A última fase será a colocação de uma ferramenta automática de análise desempenho em casa das empresas piloto.

5. Como é que os Associados podem dar o seu contributo?

Participem ativamente no inquérito de satisfação alargando o número de participantes na empresa por forma a obter um universo representativo para os vários segmentos de mercado em que estamos presentes. Contamos com um contributo acrescido por parte das equipas das empresas piloto para receberem e apoiarem os consultores da PWC nas visitas às instalações para entrevistas pessoais ou para obtenção das amostras de testes obtidas pela ferramenta de medição automática em ambiente real.

6. Como a AGEPOR acha que as Administrações Portuárias e a Alfandega poderão aproveitar deste estudo?

Acredito que o resultado da análise quantitativa e qualitativa do desempenho das funcionalidades e transações constituirá um importante contributo para ajudar a compreender o impacto nos processos de negócios dos agentes de navegação. Irá ajudar a compreender a necessidade de mudança e os impactos positivos nas nossas organizações. A AGEPOR e as Administrações Portuárias devem criar uma visão estratégica comum e robusta do que será uma situação futura. O estudo não contempla o SDS/STADA o que não significa que não possa ser objeto do nosso diálogo com a Autoridade Tributária e Aduaneira.

SOFTWARE DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA



PARA AGENTES
DE NAVEGAÇÃO
INTEGRADO COM
ERP PRIMAVERA

CONTACTE-NOS PARA UMA DEMONSTRAÇÃO DO TRANSPORTER!



Email: sales@maeil.pt
Telephone: 21 422 9110



Naufrágio do P.C.C. “Reijin”



foto 1 – © FotoMar

Estávamos em 26 de Abril de 1988, o navio “Reijin” vindo de Nagoya (Japão) na sua viagem inaugural tinha como primeira escala o Porto de Leixões e destino final Dublin (Irlanda), transportava 5770 veículos automóveis dos quais 334 seriam descarregados em Leixões.

Este navio foi construído nos estaleiros da Shin Kurushima Dockyard Co (Onishi) Hashihama – Japão com um comprimento de 199 metros, de boca 32 metros e tonelagem bruta 58.128 tons. (foto 1 – © FotoMar) Nos registos oficiais consta como armador Emerald Shipholding S.A., armador japonês, embora o navio esteja registado no Panamá, chamada bandeira de conveniência. Este navio estava equipado com a mais alta e sofisticada tecnologia naval.

Estava ao serviço da N.Y.K. – Nippon Yusen Kaisha e tinha como Agente exclusivo em Portugal, Pinto Basto Navegação, Lda.

À sua chegada a Leixões o navio teve que proceder à redução do seu calado, aliviando lastro, por imposição natural das condições do Porto de Leixões, sendo de seguida tripulado pelos pilotos de Leixões, atracando na Doca 1 Norte, curiosamente se tivesse mais 1 metro de comprimento teria de atracar no terminal de contentores norte.

A operação decorreu dentro da normalidade, apesar da especificidade do navio. Foram dadas de imediato instruções de entrada às equipas de estivadores, conferentes, motoristas e surveyors para o início das operações.

Em simultâneo o navio iniciou a abertura e posicionamento das portas/rampas de descarga por onde passariam os veículos. E eis quando se verifica o primeiro incidente, o navio adormou para terra (estibordo) tendo sido sustentada a sua queda pelas rampas em contacto com o solo, se o navio adorna para o lado contrário teria fechado o canal do Porto de Leixões – foto 2 © FotoMar, o nosso amigo Snr Guerreiro estava no sítio certo à hora certa.

O chefe de estivadores António Crespo de imediato deu ordens a todo o pessoal para abandonarem o navio e comunicou o sucedido ao nosso escritório.

Reposto o equilíbrio do navio foram retomadas todas as operações para o início da descarga dos veículos. A operação decorreu dentro do normal, não tendo chegado para alguns o susto que apanharam.

Para o capitão tinha sido uma pequena anomalia, nunca se alongaram sobre explicações do sucedido.

Ao final da tarde os pilotos de Leixões deslocaram-se a bordo do navio e procederam às operações de desatraque, tendo sido notado algum desequilíbrio/oscilação do navio, esta anomalia ainda foi sentida e notada

antes da saída dos molhes.

Passados alguns minutos após a saída dos molhes e quando o navio procedia à mudança de rumo para norte, deu-se o desastre, o navio voltou a adormar, só que desta vez não tinha cais para apoiar a sua queda e acabou por tombar completamente, ficando à deriva e a flutuar ao sabor da corrente e do vento.

Terá o ajuste que o capitão efectuou ao calado do navio para os 28 pés, originando esta situação?

Terá sido esta a causa do acidente. Erro de cálculo ou mau manuseamento do equipamento?

Não estariam os tripulantes preparados para tanta sofisticação?

O meu colega Francisco Franca acompanhou todas as operações até à passagem entre molhes do navio, dando por terminado o seu dia atribulado rumando a casa para jantar.

Toca o telefone e recebe a informação dos chefes dos pilotos do sucedido, tendo de imediato contactado as autoridades marítimas, APDL, reboques, etc e de seguida tentou contactar os colegas do escritório para pedir auxílio, mas não havia telemóveis e as pessoas ainda não tinham chegado a casa tendo apenas me conseguido contactar.

Pensei ser uma brincadeira de mau gosto, pois durante o dia tínhamos falado sobre a ocorrência da manhã várias vezes e não acreditei, mas perante a insistência e a aflição dele, comecei a pensar que algo de errado tinha acontecido pois estava aflitíssimo. Desloquei-me imediatamente para Matosinhos e fizemos do Hotel Porto-Mar o nosso quartel-general.

Durante a noite foram chegando os tripulantes resgatados por barcos de pesca, navios que se encontravam nas proximidades, reboques e pelos salva-vidas da Capitania do Douro e Leixões.

Dos 22 tripulantes foram resgatados com vida 21, estando um tripulante gravemente ferido, tendo sido transportado para o hospital de Matosinhos onde ficou internado com prognóstico reservado, havendo a lamentar o falecimento de um tripulante que se atirou à água e terá batido no casco do navio. Teve morte imediata. Toda a tripulação era Sul-Coreana.

O estado de espírito dos tripulantes era constrangedor, estavam completamente destruídos, o Capitão era um homem destruído toda a sua vida tinha terminado ali, choravam como crianças, alguns estavam em estado de choque, não lhes restava nada, apenas a roupa que traziam vestida. Momentos indescritíveis de dor, angústia e desespero.

Não entendiam o que se tinha passado, era uma loucura.

Entretanto o navio foi flutuando ao sabor da corrente, batendo numas rochas, aqui e acolá, sempre que se aproximava de terra, acabando por encalhar sobre as rochas da Praia da Madalena. Esses embates acaba-



foto 3 – autor desconhecido



foto 2 – © FotoMar

ram por provocar os primeiros rombos que causaram a queda do navio. Apesar de tudo a que esteve sujeito a sua carga manteve-se segura e sem danos como se pode ver na foto 3 (autor desconhecido).

Nos dias seguintes foi um corre-corre, chegava gente de todo o mundo, representantes da N.Y.K., representantes dos P&I, Japoneses, Ingleses, Holandeses, Suíços, Espanhóis, Sul Coreanos, jornalistas, televisões, defensores ambientais (Quercus).

Ninguém acredita o que foram os primeiros dias uma autêntica loucura. Lembro que uma das primeiras medidas foi arranjar documentos para tripulantes, devemos realçar a disponibilidade e ajuda do Sr. Cônsul da Coreia do Sul, Dr. Sá Pereira, que foi incansável e só deu por concluído o seu trabalho depois de todos os membros da tripulação obterem salvo-condutos e terem abandonado o nosso país; e das exéquias, segundo a tradição Sul Coreana, prestadas pelos familiares nas praias ao falecido. O corpo apareceu ao largo de Viana do Castelo muito mais tarde e num avançado estado de deterioração, envergava uma t-shirt branca com uma etiqueta "Made in Korea". Foi identificado por um familiar por uma chapa ou parafuso que tinha como resultado de uma cirurgia.

As autoridades portuguesas (todas) foram de uma colaboração indescritível, sempre prontas, sempre cooperantes sem, no entanto, deixarem de cumprir o estipulado nos acordos internacionais e nacionais para estas situações.

A N.Y.K. Nippon Yusen Kaisha, declara a perda total do navio e da carga, a partir desse momento têm início as conversações entre companhias seguradoras e empresas especializadas na trasfega do combustível e óleo do navio bem como da destruição de todos os veículos e consequente desmantelamento do navio.

Ficou decidido que todos os veículos seriam destruídos e carregados em batelões que os transportariam para cerca de 40 milhas da costa (zona de águas profundas) onde seriam depositados. Algures naquela zona jazem 5436 veículos automóveis.

O navio acabaria por ser desmantelado.

Ao contrário de toda a especulação não foram trazidos veículos para terra. Material "solto" foi trazido para terra e queimado pelos bombeiros da Aguda.

Sempre que acontecia algo de anormal no navio, por exemplo, um grande barulho ocasionado por queda dos veículos, libertação de gases, por vezes o ranger das chapas, o alarido social, para não chamar romaria, originava a uma deslocação à Praia da Madalena acompanhada por batedores, inspectores, Autoridades Marítimas para se certificarem que tudo estava bem e acalmar a população.

Muito se especulou sobre a causa do acidente, mas em concreto nada transpirou dos peritos envolvidos. Ainda guardo com saudade a amizade criada com alguns altos colaboradores da N.Y.K. Nippon Yusen Kaisha.

A equipa da Pinto Basto Navegação fazia a ligação entre os representantes de todas as entidades incluído as Portuguesas e assegurava toda a assistência habitual da empresa, nesse tempo tínhamos uma média de 20/30 navios por mês a operar em Leixões.

Durante uns largos meses estivemos disponíveis 24 horas por dia e 7 dias por semana. Fim-de-semana era uma miragem, grande equipa, profissional, coesa, determinada e sempre disponível.

Uma palavra de apreço para todos os que contribuíram para o sucesso desta operação.

Autor, Sr. António Luís Lafuente

NOTÍCIAS

Serviço de Apoio Aduaneiro e Alfandegário

Como consequência da política de proximidade com os Associados, constatou-se que uma dos tópicos mais problemáticos e com maiores dificuldades para todos se centrava na área aduaneira / alfândega. O facto de recaírem com maior acuidade na órbita dos Agentes de Navegação questões de índole aduaneira/alfandegária, que, por vezes, são de alguma complexidade e de difícil domínio, sujeitas a constantes alterações, veio exigir a todos um maior conhecimento nesta área, já que os erros se traduzem, na maioria das vezes, em multas. Consciente desta nova realidade e das dificuldades dos Associados, a Direção da AGEPOR entendeu que deveria criar um serviço de apoio aduaneiro aos Associados, através de técnico alfandegário experimentado com largo conhecimentos técnico e experiência.

Assim e a partir de 1 de Julho de 2015, por um período experimental de seis meses, a AGEPOR contratou os serviços da Sr.ª Dr.ª Bernardete Nogueira Lopes que, como é do conhecimento da maioria dos Associados, exerceu funções de Direção na Alfândega do Porto onde, entre outras, teve a responsabilidade do sistema SDS. A Sr.ª Dr.ª Bernardete Nogueira Lopes passará assim a estar disponível 25 horas por mês para ajudar a resolver todos os problemas e questões que os Associados lhe queiram colocar e também para dar o contributo na sua área específica nas ações de formação que a AGEPOR realiza. Por forma a melhor rentabilizar o tempo contratado com a Sr.ª Dr.ª Bernardete Nogueira Lopes, e também para se melhor avaliar e sistematizar o tipo de questões que surgirão, ficou definido que todas as questões e problemas, que os Associados queiram apresentar, deverão ser feitos através do email customs@agepor.pt, que estará em funcionamento a partir de 1 de Julho e que irá diretamente à caixa do correio Sr.ª Dr. Bernardete Nogueira Lopes.

No próximo mês e imediatamente antes da entrada em vigor deste novo serviço serão dadas instruções mais precisas.

NOTÍCIAS

Visita a Associados Setúbal



Barwil-Knudsen Agente de Navegação, Lda



Orey Comércio e Navegação, SA



L. Branco - Navegação e Trânsitos, Lda



Pinto Basto IV - Serviços Marítimos, Lda



Naiade - Consultores Marítimos, Lda



Portmar - Agência de Navegação, Lda



Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, SA

Visita a Associados Sines



Barwil-Knudsen, Agente de Navegação, Lda



Orey Comércio e Navegação, S.A



Marmedsa - Agência Marítima, Lda



Orey Comércio e Navegação, SA



MSC - Mediterranean Shipping Co, SA



Pinto Basto IV - Serviços Marítimos, Lda



Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, SA



Sitank - Navegação e Logística, Lda

Observatório da Cooperação na Economia do Mar



O Observatório da Cooperação na Economia do Mar, presidido por António Saraiva, foi criado em dezembro de 2014 e visa fomentar a cooperação na economia do mar através da emissão semestral de uma mensagem sobre este tema. Os 22 membros que compõem o Observatório têm uma profunda experiência das várias indústrias do mar, conferindo ao Observatório um conhecimento transversal de toda a economia do mar.

Hoje, dia 27 de maio, pelas 16h, nas instalações da CIP, na Praça das Indústrias, em Lisboa, foi realizada uma conferência de imprensa, onde António Saraiva divulgou a primeira mensagem sobre cooperação na economia do mar. Neste contexto, partilhamos o conteúdo da mensagem nº1:

“Mensagem nº1 (maio 2015)

Desde 1998, ano em que se realizou a Expo '98, exposição internacional dedicada aos Oceanos (“Os Oceanos, um património para o futuro”), que o mar e as atividades ligadas ao mar têm ganho crescente importância na agenda nacional de comunicação e debate. Têm surgido alguns projetos novos, dos quais se destaca o do alargamento da plataforma continental. No entanto, existe a percepção de que o ritmo de implementação e concretização de novas medidas e novos projetos pode ainda ser melhorado significativamente. Avançar para patamares superiores de implementação de medidas que gerem valor acrescentado implica reforçar os níveis de cooperação entre todas as entidades direta e indiretamente relacionadas com o mar.

Mesmo tendo em consideração as diversas iniciativas, bastante positivas, no sentido do reforço da cooperação, que têm surgido da sociedade civil e as iniciativas, igualmente positivas, tomadas pelas diversas lideranças institucionais que têm vindo a tutelar o país, vários agentes económicos e sociais indicam que os níveis de cooperação e articulação nas atividades do mar são ainda insuficientes.

Uma das iniciativas positivas tomadas pelas diversas lideranças institucionais que têm vindo a tutelar o país, foi a criação e manutenção da Comissão Interministerial dos Assuntos do Mar (CIAM). A existência de uma entidade que tem como objetivo a articulação interministerial e o adequado acompanhamento e a concertação de políticas

transversais no âmbito dos assuntos do mar é uma mais-valia para o desenvolvimento da economia do mar em Portugal.

Neste contexto, importa maximizar a eficácia da CIAM no que respeita ao alcançar o seu propósito. Assim, o Observatório da Cooperação na Economia do Mar, considera que existe uma margem de progressão elevada no que respeita ao reforço da eficácia da CIAM, sugerindo que as entidades competentes, entre outros assuntos, considerem aspetos como:

- o número ótimo de reuniões por ano;
- o nível de participação e adesão dos diversos ministérios e restantes entidades com assento nas reuniões;
- o nível de envolvimento e de escuta ativa de personalidades independentes, entidades públicas e privadas, bem como organizações não governamentais;
- a forma de divulgação pública da informação analisada e decisões tomadas;
- o nível de recursos necessários à operacionalização da CIAM;
- a quantidade e qualidade de informação disponível para serem tomadas as melhores decisões;
- o acompanhamento a efetuar de questões chave relacionadas com a capacitação de Portugal para a valorização dos recursos do mar, nomeadamente, nos aspetos relacionados com o conhecimento, a formação, os equipamentos disponíveis, o financiamento, a regulação e o nível de burocracia.”

