

4/16/2009

Entrevista Belmar da Costa – presidente da ECASBA «É necessário existir um modelo único de Janela Comunitária»

António Belmar da Costa é o director-executivo da Agepor e foi recentemente nomeado presidente da ECASBA. Nos últimos anos, a associação europeia tem vindo a lutar para que o transporte marítimo no espaço comunitário obtenha os mesmos “privilégios”, em termos alfandegários e de operação, que outros modos possuem, como o rodoviário, potenciando assim o transporte marítimo. A criação de uma Janela Única Comunitária e a quebra de barreiras em termos alfandegários são apenas algumas das medidas que exigem...e justamente!

Transportes em Revista – Foi recentemente nomeado como presidente da ECASBA – European Community Association of Ship Brokers and Agents. Qual o papel desta associação a nível comunitário?

Belmar da Costa – A ECASBA é uma entidade onde estão inseridas quase todas as associações europeias de agentes de navegação. No fundo, é o espaço onde estão as “Agepor´s” dos 21 países comunitários que possuem associações de agentes de navegação. Foi com muita honra, e também responsabilidade, que a Agepor - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal, e eu pessoalmente, aceitámos esta nomeação. Vamos procurar fazer o nosso melhor trabalho, coordenando acções e esforços junto dos vários associados, de forma a defender o papel do agente de navegação na Europa, interferindo e fazendo o chamado “lobby” positivo, não só para proteger a nossa profissão, mas também para continuarmos a ter a Europa como grande líder e motor a nível de transporte marítimo mundial.

TR – Quais são os grandes temas do sector que estão a ser discutidos, actualmente, no âmbito da Comunidade Europeia?

BC – Actualmente, existem dois documentos fundamentais que estão a ser discutidos e que foram apresentados no Congresso da Agepor, que se realizou no dia 31 de Janeiro, no Porto. Quem apresentou esses documentos foi o responsável por essas políticas, o senhor Dimitrios Theologitis (n.r - Comissão Europeia, DG Energia & Transportes, Head of Unit of the Maritime Transport & Ports Policy and Maritime Security). Os dois documentos que saíram do seu departamento foram o “Maritime Transport Space Without Barriers”, que prevê que o transporte marítimo na Europa não tenha barreiras, algo que nos dias de hoje não acontece, e o documento estratégico sobre o transporte marítimo europeu para o espaço 2010/2018.



Fomos honrados com a apresentação pública destes dois documentos, que são bastante recentes e importantes, no nosso congresso; um olha para a Europa e para alguns constrangimentos que hoje existem, mormente nas questões alfandegárias; o outro porque reúne as grandes directrizes do transporte marítimo para o período 2010/2018, tendo sido elaborado com o apoio dos “big players” europeus e mundiais. Em relação ao primeiro documento, tivemos também a presença no nosso congresso da Dra. Maria Manuela Cabral (n.r -

Comissão Europeia, DG Fiscalidade e União Aduaneira, Head of Unit C1: Política Aduaneira e Alfândega electrónica), que tem também a seu cargo os assuntos relacionados com as políticas alfandegárias e das alfândegas electrónicas. Pudemos então reparar num dos actuais problemas sérios do sector e como por vezes os vários departamentos da Comissão Europeia não funcionam da melhor forma. Como sabem, uma das condicionantes que existem ao nível do transporte marítimo é que quando um navio sai de um porto europeu para outro, entra em águas territoriais internacionais, fazendo com que toda a carga transportada tenha um tratamento completamente diferente da carga transportada por um camião que circula por via rodoviária. Isto deve-se, essencialmente, a uma falta de confiança da alfândega, não a de cada país, mas sim da alfândega comunitária, pois têm de assegurar que durante o percurso o navio não é “contaminado”(para usar um termo simpático) por ninguém. O documento “Maritime Transport Space Without Barriers” pretende tentar por cobro a este tipo de situações.

TR – Através de que medidas?

BC – Primeiro, garantindo que os controlos são feitos da melhor forma, mas para que isso aconteça terá de existir apoio da Direcção Geral Europeia das Alfândegas. No entanto, parece que cada país está a desenvolver o seu próprio sistema... Se tal vier a acontecer, quase de certeza que as várias alfândegas europeias irão divergir nas diversas formas de controlo.

TR – Quer dizer que cada país irá ter a sua Janela Portuária, não existindo uma uniformização a nível europeu?



BC - Mais de 50 por cento dos 27 países da Comunidade Europeia ainda não possuem “Janelas Portuárias”... A ECASBA, em conjunto com a FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents), tem-se batido para que exista, não só, um modelo único de Janela Comunitária, mas também pare que esse modelo se possa replicar a nível mundial. O problema é que hoje na Europa existe uma espécie de complexo de tomar medidas únicas, e que resultam naquilo que se chama “o princípio da subsidiariedade”, que no fundo passa por impor “práticas” mas deixar que cada país tenha liberdade para desenvolver a sua própria solução. E isto acontece em quase todas as áreas, e tem como reflexo que as dificuldades sentidas por cada país evoluem de forma diferente. Temos também chamado à atenção para a importância de haver uma maior coordenação, a nível superior, entre as direcções e entidades que regulam o sector marítimo europeu, para que o transporte marítimo na Europa seja feito de forma mais fluida e que se torne realmente numa alternativa ao transporte rodoviário.

TR- E em Portugal? Sabemos que a implementação da “JUP” em alguns portos também não está a correr como o previsto...

BC – O sistema é muito complexo. Não seria possível implementar o sistema da Janela Única Portuária (JUP) em todos os portos, ao mesmo tempo. Eu lembro que este projecto já tem alguns anos e deu os primeiros passos ainda o Dr. José Junqueiro era secretário de Estado dos Transportes. Na altura, o projecto começou a ser desenvolvido em Lisboa, Sines e Leixões, o que se entende, porque eram os três portos que concentravam o transporte contentorizado. O projecto era muito complexo e envolvia as administrações portuárias, as alfândegas, os agentes de navegação, entre outros. Por outro lado estava assente numa tecnologia bastante avançada, em termos informáticos, e ameaçava quebrar algumas barreiras nas “quintas” que sempre grassaram neste país... Foi um processo que demorou mais tempo do que gostaríamos... Entretanto, começou a ser desenvolvido o projecto PIPE - Procedimentos e Informação Portuária Electrónica, que visava não só estender a “Janela Única Portuária” a todos os portos nacionais, como também incluir todas as entidades. No nosso entender, este projecto começou a ser implementado mais cedo do que devia, embora reconheça que existiram razões objectivas para o terem feito, uma vez que houve a oportunidade de o financiar, em parte, com fundos comunitários. A verdade é que veio criar alguma confusão na mente das pessoas, porque não se percebeu muito bem o que era uma coisa e a outra, assim como os timings em que deveriam ser desenvolvidos. Mas hoje podemos dizer que em Lisboa, Leixões e Sines, o sistema está a consolidar-se; o manifesto de importação e exportação já é transmitido electronicamente pelos agentes económicos, outros agentes como as capitánias já estão envolvidos no processo e brevemente o SEF também o irá integrar. Mas seria quase impossível começar este processo ao mesmo tempo em todos os portos, pois traria várias dificuldades, não só às alfândegas, como também aos próprios agentes económicos. E julgo que estamos no bom caminho... não vale a pena estar a discutir quem começou primeiro ou não.

TR – Mas o seu alargamento aos outros portos não irá ocorrer através do projecto PIPE?

BC – Só que o facto de termos construído, em conjunto com as alfândegas e as administrações portuárias, o SDS/PCom (Sistemas de Declarações Sumárias - Plataforma Comum), dá-nos a garantia de partirmos para o projecto PIPE muito mais confiantes. Porque ganhámos mais conhecimentos e foram também esbatidas algumas das desconfianças iniciais que existiam entre as entidades envolvidas. Não é nenhum drama o facto de alguns portos ainda não estarem na JUP. Por vezes temos a ideia errada de que estamos na cauda da Europa... neste caso, não estamos. Como já disse, mais de 50 por cento dos países europeus não têm Janelas Portuárias. E nós temos avançado em todo este processo de uma forma uniforme, o que me deixa bastante satisfeito. Independentemente do local onde esteja, posso sempre enviar o meu manifesto de importação e exportação para o sistema dos vários portos. E esta foi uma exigência dos agentes de navegação. Por exemplo, em Espanha, há Janelas Portuárias mas em ambientes de comunidades portuárias, não há uma uniformização a nível nacional.

TR – Com a entrada em funcionamento da JUP não existem funções associadas à actividade de agente de navegação, como a dos “caixeiros do mar”, que terão de ser repensadas?



BC – É necessário desmistificar algumas ideias que existem a esse nível. Isso acontece porque pouca gente conhece esta actividade, a não ser nós próprios, os agentes de navegação. Reconhecemos que a culpa é nossa, mas a Agepor pretende, no futuro, explicar melhor o que é um agente de navegação, qual a sua função e porque é que existe.

O navio quando chega a um porto necessita da presença física de alguém da agência. Sempre foi assim e vai continuar a sê-lo, porque apesar de haver uma quantidade de papéis que começaram a ser tratados por via electrónica, o contacto do Comandante com o seu agente vai ter que existir sempre. Há pedidos que são constantemente feitos pelo navio ao agente e que só podem ser satisfeitos através da presença física de alguém. Há também a necessidade do agente estar presente no cais quando o navio está a chegar, de ver a atracagem, de ir a bordo ver se o Comandante necessita de algo... é uma actividade que nunca irá acabar. Agora, podemos questionar qual é o grau de importância do “caixeiro do mar” nos dias de hoje, comparado com o passado. E anteriormente, o “caixeiro do mar” era, essencialmente, um “transportador” de papéis, de autorizações e necessidades operacionais do navio. Actualmente, é o “embaixador” do agente de navegação junto do seu armador, que neste caso é o Comandante do navio. Porque, sem desprimor para a parte operacional do navio, onde efectivamente o agente de navegação se torna numa mais-valia indispensável é no processo comercial. Na venda de espaço a bordo dos navios, junto dos carregadores e recebedores, ao transporte das cargas de importação e exportação.

TR – Quais as principais vantagens que a JUP trouxe para o sector?

BC – Antes de mais, veio trazer uma maior celeridade a todo o processo, possibilitando cruzar uma quantidade de informações que estavam dispersas por várias entidades. A informação passou a estar online, é enviada e tratada uma só vez, permitindo obter ganhos de produtividade muito maiores e diminuindo a possibilidade de ocorrer um erro. Também permitiu uma maior transparência, porque a informação passou a estar num único sistema e deixaram de existir alguns “favores” ou a alimentar um sistema de informalidades. Todo o sistema de transportes é, hoje, de tal modo complexo, e envolve tantas entidades, que necessita obrigatoriamente de um instrumento electrónico poderoso, como as Janelas Únicas, para reunir toda a informação.

TR – Como classifica a relação que os agentes de navegação mantêm com as entidades que estão directamente ligadas à actividade?



BC – Os agentes de navegação têm de lidar, na sua vida diária, com muitas entidades, porque lhes compete tratar dos muitos assuntos relativos às cargas e aos navios. É lógico que temos mais dificuldades em relacionarmo-nos com uns do que com outros... Eu lembro-me que há uns anos atrás, entrava uma multidão a bordo quando chegava um navio. Ninguém confiava em ninguém... se a alfândega enviava dois funcionários, a administração portuária enviava outros dois e o SEF a mesma coisa...

Parece-me que esse tipo de situações está a começar a desaparecer, porque tem existido uma maior abertura e compreensão por parte dessas entidades, de que não são um fim em si mesmo mas um meio que contribui para o sucesso ou insucesso dos nossos portos terem mais ou menos movimento. Nós sempre assumimos o nosso papel como sendo, provavelmente, os que estão melhor colocados em toda a cadeia de transporte e abastecimento, para coordenar e colocar todos a trabalhar em conjunto para o mesmo fim, portanto é nossa responsabilidade garantir que o relacionamento seja o melhor possível e assente num profissionalismo cada vez maior.

Pedro Pereira

pedro.pereira@transportesemrevista.com

Por:

Fonte: