



*Mestrado em Gestão Portuária*

*“JUP – Janela Única Portuária*

*Os portos portugueses na vanguarda”*

Autor – Carlos Alberto Santos de Oliveira

Orientador – Professor Doutor Manuel Silvestre

Co-orientador - Contra-almirante Gameiro Marques

Março de 2015



*Há um oceano de razões para continuar a aprender!*

## **Agradecimentos**

Quando preparamos algo que teve na sua gênese o desafio de uns, a colaboração de outros e a motivação de muito poucos, deveremos agradecer a todos mas considero que quem mais nos motivou a chegar a esta meta deve ter um agradecimento muito especial. E esse terei de transmiti-lo de uma maneira bem directa:

Agradeço ao Professor Doutor Armando Teixeira Carneiro o desafio, a disponibilidade, o saber mas, acima de tudo, a Amizade.

Sem ele não tinha começado. Sem a sua motivação constante não tinha continuado e obviamente não teria chegado ao final, depois dos muitos escolhos que foram aparecendo e sendo removidos, ao longo destes últimos três anos.

Aos colegas pelo seu incentivo mas, muito especialmente à Carla, à Cristina e ao Filomeno pelo desafio de estarmos juntos e aprendermos a partilhar as nossas experiências.

Claro que à minha família mais próxima terei que reconhecer que as dúvidas que sempre colocaram por este meu caminho aos sessenta anos, constituiu para mim um desafio acrescido, que contribuiu para que conseguisse chegar à meta!

À Ana Maria, minha companheira de há mais de quarenta anos, que soube reconhecer que afinal este objetivo foi muito sério... Cumprimos o nascimento e crescimento dos nossos filhos, estamos a cumprir uma vida em comum de algumas dezenas de anos, mas nesta reta final tivemos que nos afastar para que eu pudesse atingir este objectivo. Aqui está ela (a dissertação) concluída!

Ao João, à Mafalda e à Márcia, que muitas vezes pelos seus silêncios me motivaram mais do que as palavras.

E obviamente ao Simão e à Beatriz, que ainda não se apercebem da razão das ausências prolongadas do avô, deixo este testemunho que representa uma boa parte da minha vida profissional.

## **Resumo**

“Quando falamos de harmonização de procedimentos e de desburocratização, constatamos que o mundo não pára e os portos portugueses acompanham, e por vezes ultrapassam, o que de melhor se faz no mundo,” Este foi, no meio portuário, o mote da década de noventa do século passado e da primeira década do século XXI. Depois do desenvolvimento isolado de projetos para a criação de Sistemas de Gestão Portuária, os portos portugueses uniram-se, sob a direção da sua Associação de Portos de Portugal e decidiram juntar esforços no sentido de criarem um sistema harmonizado de gestão portuária. Nasceu a JUP-Janela Única Portuária. Ao mesmo tempo o mundo portuário desenvolvia experiências em vários continentes que apontavam para o mesmo objetivo. Se inicialmente não existia contacto entre os vários intervenientes, passou a exigir-se a troca de experiências, facilitando a travessia do deserto e descobrindo muitos oásis. Centrado na experiência portuguesa, este trabalho pretende alargar os horizontes ao mundo da desburocratização e simplificação de procedimentos nos portos, fazendo realçar o futuro que ainda agora começou.

**Palavras-Chave** – Janela Única Portuária; Desburocratização; Harmonização de procedimentos; Simplificação; Gestão portuária;



## **Abstract**

“When we talk about reducing bureaucracy and procedure harmonization, we find that Portuguese ports followed and sometimes exceed the best made in the port world”. In the nineties of the last century and in the first decade of this century this was what we use to hear. After the isolated development of projects for the establishment of Port Management Systems, Portuguese ports join together under the supervision of the Association of the Ports of Portugal and decided to join efforts to create a harmonized system of port management. The PSW-Port Single Window was born. At the same time, other ports in the world developed other experiences that pointed toward the same goal. In the beginning there were few contacts among the various actors, but after sometime the exchange of experiences began, facilitating the crossing of the desert and discovering many oases. Centered on the Portuguese experience, this paper aims to broaden the horizons to the world of reducing bureaucracy and simplification of procedures in ports, making highlight that the future has just begun.

**Keywords** – Port Single Window; Harmonization; Simplification; Port Management; Port Community Systems



## Índice Geral

Agradecimentos .....	iii
Resumo .....	iv
Abstract.....	v
Índice de Figuras .....	viii
Listade siglas e abreviaturas .....	ix
1 - Introdução.....	1
2 - Projectos de simplificação de procedimentos nos portos portugueses.....	4
2.1 - Porto de Viana do Castelo .....	7
2.2 – Portos do Douro e Leixões.....	8
2.3 Porto de Aveiro .....	10
2.4 – Porto de Lisboa .....	14
2.5 - Porto de Setúbal.....	17
2.6 - Porto de Sines .....	18
3 - Alguns projectos europeus .....	20
3.1 - Porto de Barcelona .....	21
3.2 - Porto de Valência .....	24
3.3 – Porto de Le Havre .....	26
4 - Projecto PIP'e e a harmonização de procedimentos nos portos portugueses.....	29
4.1 - A coordenação do projecto .....	34
4.2 - E a JUP - Janela Única Portuária nasceu .....	38
4.2.1 - O modelo de JUP .....	39



4.2.2 - O papel das várias entidades intervenientes.....	40
5 - As orientações e projetos internacionais .....	44
5.1 – As orientações das organizações internacionais .....	44
5.2 – O projeto AnNa.....	47
5.3 – O Projeto MIELE.....	50
6 – Cibersegurança nos sistemas de gestão portuária.....	52
6.1 – A questão da segurança nos primeiros sistemas portugueses de gestão portuária .....	53
7 - Que futuro para os Sistemas de Informação Portuários? .....	54
Conclusões.....	56
Bibliografia.....	59

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Edifício 11 do Terminal Norte do porto de Aveiro, onde funcionou o CDN

Figura 2 - Imagem de menu do GCP, em 1999

Figura 3 – Logotipo de software PORTIC

Figura 4 – Quotas de participação no PORTIC

Figura 5 – Modelo de funcionamento do PORTIC

Figura 6 – Ecran de entrada do software do porto de Valência

Figura 7 - Esquema de funcionamento do sistema AP+

Figura 8 - Modelo de Serviços do Portal Marítimo - Portuário

Figura 9 - Logotipo do projeto PIP'e

Figura 10 – Capa da Revista N° 40 da APAT

Figura 11 – Texto publicado pela Revista nº 40 da APAT sobre Janela Única

Figura 12 - Logotipo da Janela Única dos portos portugueses

Figura 13 – Mapa participantes no projeto AnNa

Figura 14 – Cartaz de Portugal no projeto AnNa

Figura 15 – Imagem apresentada no site do projeto MIELE



## **LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS**

ACE - Automated Commercial Environment

AGEPOR – Associação de Agentes de Navegação de Portugal

AnNa – Advanced Networks for Administrations

ANESUL – Associação Agentes Navegação do Sul

APA – Administração do Porto de Aveiro

APAN – Associação Portuguesa de Agentes de Navegação

APAT – Associação Portuguesa de Agentes Transitários

APFF – Administração do Porto da figueira da Foz

APL – Administração do Porto de Lisboa

APP – Associação dos Portos de Portugal

APS – Administração do Porto de Sines

APS – Administração dos Portos de Sines e do Algarve

APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra

APVC – Administração do Porto de Viana do Castelo

ASYCUDA - Automated System for Customs Data

CDN – Centro de Despacho de Navios

CDNM – Centro de Despacho de Navios e Mercadorias

CDNPA – Centro de Despacho de Navios do Porto de Aveiro

CNF - Comissão Nacional da Facilitação

DGAIEC – Direção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo



EDI – Electronic Data Interchange

EDIFACT - Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport

EMSA – European Maritime Safety Agency

ERMS - Electronic Records Management System

ESD - Electronic Service Delivery

ESPO – European Sea Ports Organization

GCP – Gestão Comercial Portuária

IMO – International Maritime Organization

IMP – Instituto Marítimo-Portuário

IMT – Instituto para a Mobilidade e Transportes

IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos

ITDS - International Trade Data System

JAPA – Junta Autónoma do Porto de Aveiro

JUNP – Janela única Nacional Portuária

JUP – Janela Única Portuária

MIELE - Multimodal Interoperability E-services for Logistics and Environment sustainability

NGNSW - Next Generation National Single Window

Pcom – Plataforma Comum portuária

PIP'e – Procedimentos e Informação Portuária eletrónica

PMP – Portal Marítimo Portuário

PNFTM - Programa Nacional de Facilitação do Transporte Marítimo

SCOPE – Sistema da Comunidade Portuária eletrónico



SDS – Sistema de Declaração Sumária - Sistema Integrado de Controlo dos Meios de Transporte e das Mercadorias

SEF – Serviço de Estrangeiros e Fronteiras

SIGENA – Sistema de Gestão de Navios

SIGEP – Sistema de Informação e Gestão Portuária

SIGPOR – Sistema de Informação e Gestão Portuária

SINES/SINAVE – Sistema Integrado de Navios e Serviços

TTFA - Trade and Transport Facilitation Assessment

UE – União Europeia

UML - Unified Modeling Language

UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business

XML - Extensible Markup Language

WCO – World Customs Organization

WTO – World Trade Organization

## 1 - Introdução

A modernização dos portos portugueses tem passado por diversas fases. Seja através da aquisição de equipamentos e meios de movimentação mais modernos, seja através de obras marítimas que transformem os espaços de operação permitindo melhores prestações, seja através de sistemas de informação que façam fluir toda a informação necessária ao desembarço de mercadorias e navios. São inúmeros os factores que, a desenvolver-se, poderão contribuir para que um porto venha a desempenhar, com qualidade e eficiência, o seu papel na cadeia logística. Os portos portugueses, depois de algumas hesitações, conseguiram ultrapassar o atraso que era notório, nomeadamente se comparados com os portos vizinhos da península ibérica. Souberam modernizar-se e atingir níveis de qualidade e eficiência semelhantes ao que de melhor se faz no mundo.

Independentemente do modelo de gestão dos portos portugueses, foram criadas condições para que as operações e especialmente a gestão da burocracia inerente à movimentação de navios e mercadorias passasse a ser encarada como um dos principais temas a solucionar e que teve os seus resultados concretos a partir da década de noventa do século passado e mais notoriamente durante os primeiros anos do século XXI.

Várias foram as experiências isoladas dos principais portos portugueses, no entanto a partir de 1993, passou a assumir-se um modelo de desenvolvimento dos sistemas de informação dos portos portugueses. Esse modelo foi o SINAVE e a Resolução do Conselho de Ministros nº 97/93, de 16 de Novembro foi o embrião para que se pudesse construir a harmonização e simplificação de procedimentos, há muito desejada.

Se para alguns portos os modelos de criação de sistemas de informação passavam pela vizinha Espanha, nomeadamente Barcelona, outros pretendiam seguir modelos vindos do norte da Europa.

Os portos portugueses, através da APP- Associação de Portos de Portugal, iniciaram no ano de 2002 o processo de harmonização e simplificação de procedimentos, com um Projecto designado por PIP'e – Procedimentos e Informação Portuária electrónica.

A coordenação do projecto exercida pela APP veio a ser um trunfo muito importante para que o mesmo se concretizasse, e não tivesse tido o fim que outros tiveram, ao longo da década de noventa do século passado.

Cada porto português teve a oportunidade de designar o seu representante no Projecto, assumindo, desta forma, o Projecto PIP'e como seu. Com esta iniciativa conseguiu-se a unidade que faltou em projectos anteriores.



Todos os caminhos têm os seus escolhos e o caminho do PIP' e não foi exceção. Ao longo do tempo verificaram-se divergências de opinião, entendimentos diferentes do objectivo, tentativas de manipulação e de imposição de caminhos a seguir, mas ..... atingiu-se o alvo de todos os esforços – Nasceu a JUP – Janela Única Portuária dos portos portugueses.

Pelo mundo, em diversos países, foram nascendo projectos semelhantes. Alguns chegaram aos objectivos preconizados, outros ficaram pelo caminho. Mas foram algumas organizações internacionais que contribuíram significativamente para que viessem e estejam a concretizar-se muitos projectos de harmonização e simplificação de procedimentos nos portos mundiais.

Quando se estudam ou se pretende implementar projetos de desburocratização nos portos, existem documentos incontornáveis, que deverão ser considerados obrigatoriamente:

- Convenção da IMO sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965
- As Recomendações n.ºs 33, 34 e 35 do UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business, (2005, 2010 e 2013, respectivamente)
- Ten years of Single Window implementation – Lessons learned for the future – UN, 2011
- Directiva 2010/65UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Outubro

Os portos portugueses percorreram um caminho que lhes permitiu atingir, em conjunto, um objetivo que teoricamente era transmitido (como aspiração) por algumas organizações internacionais, mas que poucos se orgulhavam de concretizar.

Mas como foi operacionalizada a ideia nos portos portugueses, e qual a ligação com as outros projetos que decorriam em alguns portos europeus? Qual o conhecimento que existia, em Portugal, desses projetos?

As experiências realizadas no final do século XX contribuíram para que alguns portos portugueses iniciassem projetos tendentes a implementar uma maior desburocratização no relacionamento com os seus clientes.

No início do século XXI, o conjunto de todos os portos de Portugal conseguiu atingir o objetivo perseguido por muitos outros a nível internacional, mas que poucos se orgulharão, ainda hoje, de ter atingido – A implementação simultânea, em todos os portos de um país, de uma Janela Única Portuária



Durante a primeira década do século XXI, na Europa e no mundo portuário, começaram a concretizar-se igualmente alguns projetos e iniciava-se a publicação de legislação e documentação onde raras vezes se encontra referido o caso dos portos portugueses. Este trabalho pretende fazer justiça ao contributo que muitos deram para que os portos nacionais tenham estado na vanguarda na implementação de conceitos desburocratizantes através da desmaterialização de processos, contribuindo, assim, para a modernização dos portos de Portugal, incluindo a preconização de potenciais linhas de evolução futura, tendo em conta o que está previsto acontecer no contexto do espaço europeu.

Dada a quase inexistência de trabalhos científicos sobre o tema a tratar, optámos por produzir investigação sobre a componente histórica das experiências realizadas nos portos portugueses e outros de referência internacional, na documentação e legislação publicada sobre o tema por organizações internacionais, tendo procedido igualmente a um conjunto de entrevistas a personalidades que estiveram intimamente ligadas ao desenvolvimento e implementação de sistemas de informação na área portuária em Portugal. Pretendemos assim contribuir para que o caso português possa ter a visibilidade que merece, no âmbito da modernização e desburocratização do transporte marítimo. Da investigação entretanto realizada apontaremos alguns caminhos que consideramos importante poderem ser percorridos, para que a desburocratização seja cada vez mais efetiva nos portos, no transporte marítimo e na cadeia logística associada.

Este trabalho reflete a informação recolhida até Setembro de 2014, uma vez que o seu tema é uma realidade que está em constante evolução e os processos de desburocratização nunca terão um epílogo. Haverá sempre necessidade de se evoluir tendo em vista uma maior e melhor articulação entre todos os intervenientes na cadeia logística em que o transporte marítimo é apenas um dos elos.

## **2 - Projectos de simplificação de procedimentos nos portos portugueses**

Os portos foram sempre espaço para muitas histórias de corrupção, desvios, mafias mais ou menos organizadas e muitas outras actividades que, por vezes, faziam com que os terraplenos, armazens e cais fossem lugares nem sempre recomendáveis e mesmo pouco conhecidos, até mesmo pelas populações que se iam formando à sua volta.

Cada porto tem as suas histórias, tem o seu modo de vida, tem efectivamente um ambiente muito peculiar que faz com que “quem vive lá dentro é que sabe o que realmente lá se passa”.

Mudar, alterar, tornar visível o que lá se passa, nunca foi tarefa fácil, nomeadamente se se pretender tornar transparente a circulação de mercadorias, saber as quantidades, a sua proveniência/destino, o tipo de cada partida, o seu Importador/exportador, no fundo ter um conhecimento mais fino do comércio internacional.

Longe vai o tempo em que se pagava (e bem) para conhecer pormenorizadamente o movimento de mercadorias num determinado porto.

A frase mais ouvida, e com muita propriedade era/é que “o segredo é a alma do negócio!”. E este segredo escondia, naturalmente, tudo o que poderia ser (hoje) considerado como actividades menos lícitas e que, no fundo pretendiam defender o “negócio” e tornar menos onerosa a passagem de determinada mercadoria pelo porto.

Foi um trabalho duro alterar mentalidades. Foi igualmente muito duro transformar os portos em ambientes mais abertos e que pudessem fazer com que a transparência imperasse e que os negócios se fizessem sem que, em pano de fundo, se estivesse o esconder a realidade ou a fuga a pagamento de impostos.

Todos sabemos que tarefas deste tipo, fundamentalmente de alteração de mentalidades, levam por vezes décadas.

A exigência de transparência faz com que, os que não a defendem, inventem todos os estratagemas para que ela não se verifique, criticando e colocando defeitos em tudo o que poderá conduzir a que as empresas e entidades sejam mais organizadas e se possam gerir, diríamos, naturalmente.

Se para se fazer este trabalho, há alguns anos, seria necessária uma força de Recursos Humanos assinalável, com o advento dos sistemas de informação, passou a ser possível a sua concretização com maior eficiência e em espaços temporais mais de acordo com as necessidades efectivas da gestão e da verificação/inspecção dos actos praticados.



Em Portugal a década de noventa do século passado (até parece que aconteceu há muito tempo) foi de ouro no sentido em que foram quebrados muitos tabús no âmbito da transparência e da fluidez da informação no negócio portuário.

Não foi por acaso que o primeiro porto a mostrar efectivo desempenho com a criação de um sistema de informação portuário foi o de Sines. Era o porto de criação mais recente (1977), com um tipo de movimentação de mercadorias muito específico (produtos petrolíferos e petroquímicos), com uma Comunidade Portuária muito pequena, com Recursos Humanos mais jovens e ainda com uma recente introdução de sistemas de informação nas áreas de contabilidade e recursos humanos (em 1987) e em cujas ações de formação tinha participado quase todo o pessoal.

É assim que em 1993 (inauguração em 3 de Abril) se concretiza, no âmbito da Direcção Comercial da APS, um sistema de informação que começou por designar-se de SINES – Sistema Integrado de Navios e Serviços, passando posteriormente a ser conhecido por SINAVE (sigla de âmbito nacional).

Por esta época já eram evidentes algumas experiências realizadas noutros portos nacionais no âmbito da desburocratização, nomeadamente no porto de Lisboa, onde em 1987 foi criado na Gare Marítima da Rocha de Conde de Óbidos (onde funcionava o Serviço de Coodenação do porto) o primeiro Centro de Despacho de Navios, com a presença física de representantes das principais entidades (Alfândega, Autoridade Portuária, Capitania e Sanidade Marítima) com responsabilidade no despacho de navios e mercadorias.

Igualmente no porto de Viana do Castelo, no ano de 1992, se iniciavam experiências que levariam, à criação de um software de gestão portuária designado por CDN - Centro de Despacho de Navios.

Às experiências portuguesas não foi indiferente as que se concretizavam noutros portos internacionais, nomeadamente os de Barcelona, Valência, Antuérpia e Roterdão. Igualmente não foi indiferente a “aprovação, para adesão”, pelo Estado português, através do Decreto nº 13/90, de 9 de Maio, da “Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965”.

Convirá igualmente referir que através da Resolução A.628, adoptada em 20 de Novembro de 1987 pela Assembleia da Organização Marítima Internacional, se recomendava que fossem utilizados métodos diferentes do papel, para a transmissão de informações.



Nos últimos anos tem-se vindo a verificar a criação de inúmeras plataformas electrónicas para recolha, tratamento e transmissão de dados, tendo por objectivo promover a eficiência portuária e da cadeia logística associada.

Ao nível do espaço europeu é disso exemplo, para além de outros, a publicação da Directiva 2010/65/UE, de 20 de Outubro, que pretende que nos portos da União Europeia “Deverão ser utilizados generalizadamente, tão rapidamente quanto possível e, no máximo, até 1 de Junho de 2015, os meios electrónicos de transmissão de dados para todas as formalidades de declaração, com base nas normas internacionais desenvolvidas pela Convenção FAL”. O cumprimento desta Directiva irá permitir que a comunicação da informação de navios e mercadorias se faça unicamente daquela forma.

Perante estas realidades, e porque os portos portugueses realizaram um percurso a todos os títulos inovador e que antecipou o que actualmente se verifica não só no espaço da União Europeia, mas igualmente na maior parte do mundo portuário, convirá conhecer um pouco melhor as experiências de cada uma das organizações portuárias.

Para melhor facilidade de tratamento e compreensão, iremos apresentar as estruturas portuárias ordenadas geograficamente de norte para Sul.

## 2.1 - Porto de Viana do Castelo

O porto de Viana do Castelo, situado no norte de Portugal na foz do rio Lima, foi administrado por uma Junta Autónoma até ao ano de 1998, dependente sucessivamente da Direcção Geral de Portos, Instituto Marítimo Portuário e do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, veio a ser constituído e gerido pela APVC- Administração do Porto de Viana do Castelo,SA, a partir de 3 de Dezembro de 2008.

Atualmente a sociedade anónima é detida a 100% pela APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões.

Embora dependente da Direcção Geral de Portos, o porto de Viana do Castelo foi dos primeiros, em Portugal, a promover o desenvolvimento de um software de gestão portuária, a partir de 1992. Este software, denominado inicialmente de Centro de Despacho de Navios entrou em produção durante o ano de 1993.

Com recurso a uma empresa local (a J.Canão, Ld<sup>a</sup>), foi desenvolvido um software (o CDN – Centro de Despacho de Navios) utilizando uma base de dados *DBase* e linguagem *clipper*, vindo em 1998 a transformar-se em SIGPor – Sistema de Gestão Portuária, tendo passado a constituir-se como o primeiro software de gestão portuária (em Portugal) desenvolvido em *windows* e utilizando a base de dados *hyperfile*. A evolução seguinte foi a passagem para a designação GesPor – Gestão Portuária, versão web do software com base de dados Oracle.

Atualmente é, como todos os portos nacionais, utilizador da JUP – Janela Única Portuária.

## 2.2 – Portos do Douro e Leixões

Atualmente geridos pela APDL – Administração dos Portos do Douro e Leixões, SA são dos portos mais dinâmicos do espaço português, fruto fundamentalmente da sua capacidade financeira, nomeadamente depois da concessão dos espaços de operação portuária.

Esta saúde financeira permitiu-lhe o investimento em diversas áreas nomeadamente em sistemas de apoio à gestão portuária, sendo exemplos o sistema instalado na portaria única, o sistema de vigilância e de comando centralizado das operações.

Ao nível dos sistemas de gestão portuária inicia, a partir de 1994, a implementação do sistema SINAVE, na sequência da RCM nº 67/93, de 28 de Outubro. Este foi o primeiro software de gestão portuária instalado na APDL com o qual os stakeholders sediados no exterior passaram a interagir. Este sistema esteve em funcionamento até Setembro de 1999.

Durante o período de funcionamento do SINAVE, a partir de 1995, a APDL, a APAT – Associação Portuguesa de Agentes Transitários, e outros stakeholders, colaboraram no projeto TELOTEC que constituiu um projeto piloto para a criação do manifesto eletrónico. Este projeto teve a sua sequência na tentativa de operacionalização do piloto entretanto concluído, com o projeto EDISea, que acabou por não produzir os resultados desejados.

A partir do dia 1 de Outubro de 1999 entrou em funcionamento um novo software, desenvolvido em colaboração com a CPC-IS (mais tarde adquirida pela INDRA) que foi designado por GCP – Gestão Comercial Portuária. No arranque contemplava unicamente o processo do navio, tendo evoluindo sucessivamente (a partir de 1 de Novembro de 1999) para o processo de mercadorias e serviços e, posteriormente (a partir de 1 de janeiro de 2000), para a área de faturação.

Uma nova tentativa de operacionalização do manifesto eletrónico foi posta em funcionamento através do projeto SCOPE – Sistema da Comunidade Portuária Electrónico que decorreu de 2001 a 2003 e no qual colaboraram, entre outros, a APDL, o INESC, a Alfândega de Leixões, a AGENOR e a APAT.

A partir de 2003, no âmbito do projeto PIP'e, a APDL associa-se à APL e à APS na Plataforma Comum Portuária (Pcom), tendo em vista a interoperabilidade com o SDS – Sistema da Declaração Sumária da DGAIEC – Direção Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo. Este projeto veio finalmente a dar resultado



operacionalizando-se a interoperabilidade (relativa às escalas de navios e movimentação de mercadorias) entre o sistema das autoridades portuárias (JUP – Janela Única Portuária) e da autoridade aduaneira (SDS), a partir de 2008 (depois de assinatura de protocolo de colaboração em 2006).

### 2.3 Porto de Aveiro

O porto de Aveiro é gerido atualmente pela APA – Administração do Porto de Aveiro, SA, que administra igualmente e detem a 100% o porto da Figueira da Foz (APFF).

Foi dos primeiros portos nacionais a ter em funcionamento um Centro de Despacho de Navios (a partir de Outubro de 1988), fruto da inauguração do edifício 11, em pleno terminal norte (principal terminal de operações), onde funcionava o centro de coordenação das operações portuárias e estavam instalados os escritórios das diversas entidades intervenientes na operação portuária. A única exceção era a Sanidade Marítima, que ainda hoje se encontra na cidade de Aveiro.



Figura 1 - Edifício 11 do Terminal Norte do porto de Aveiro, onde funcionou o CDN

A partir de 1994, dando cumprimento à Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 16 de Novembro, iniciaram-se os trabalhos para colocar em funcionamento um software de gestão portuária, partilhado com toda a comunidade portuária.

Tendo sido a primeira escolha o SINAVE, produzido pela Administração do Porto de Sines, rapidamente se verificou que não haveria possibilidade de o tornar operacional em Aveiro, uma vez que deveriam ser introduzidas inúmeras alterações no sentido de o

adaptar a um porto predominantemente de carga geral. Realizaram-se ainda diversas reuniões não só com a comunidade portuária de Aveiro, mas igualmente se efetuaram trabalhos de adaptação do software entre a equipa da então JAPA – Junta Autónoma do Porto de Aveiro, e os técnicos de informática do porto de Sines. No entanto concluiu-se ser impraticável realizar um conjunto muito alargado de alterações de software, apesar de ter sempre havido a máxima disponibilidade dos técnicos dos dois portos.

O SINAVE havia sido preparado para um porto com tráfego predominante de granéis líquidos.

O porto de Aveiro é um porto cujo principal tráfego se centra na carga geral. A exigência de tratamento da informação é maior. A dimensão das alterações e o tempo necessário para as efetuar, fez com que a opção do porto de Aveiro passasse pela aquisição de software específico.

O que aconteceu em Aveiro foi exemplo do que veio a verificar-se nos outros portos nacionais.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 16 de Novembro estabelecia a obrigatoriedade de "as administrações e juntas portuárias criarem em todos os portos de comércio do continente, no prazo de seis meses a contar da data de publicação da presente resolução, centros de despacho de navios (...)" adoptando "modelos de impressos, redes de transmissão e registo automático de dados e procedimentos simplificados e uniformes". Determinava igualmente que "todas as autoridades e serviços do Estado cooperem nas acções relacionadas com a implementação dos centros de despacho de navios e prestem a colaboração que lhes for solicitada pelas administrações e juntas autónomas dos portos", usando o modelo de Sines. Os portos que inicialmente consideraram que poderiam aproveitar o caminho já percorrido na APS, rapidamente chegaram à conclusão que a adoção do modelo não exigia que se utilizasse o mesmo software.

E, desse modo, embora absorvendo a filosofia da criação do Centro de Despacho de Navios de Sines, os portos portugueses desenvolveram o seu próprio software, adaptado à sua realidade.

No porto de Aveiro o caminho foi trilhado com a participação sempre muito ativa da comunidade portuária, concretizando-se as reuniões preparatórias da entrada em funcionamento do CDNPA – Centro de Despacho de Navios do Porto de Aveiro, com a participação de todas as autoridades que intervêm no despacho de mercadorias e navios, mas igualmente, em reuniões separadas, com agentes de navegação, empresas de estiva e respectivas associações.



As primeiras reuniões com a comunidade portuária realizaram-se nos dias 26 e 27 de Janeiro de 1995. No entanto a partir de 1997, verificou-se que seria mais aconselhável a criação de um Grupo de Trabalho para Acompanhamento do CDNPA, que teve a representação e a participação de: Agentes de Navegação - AGENOR, Alfândega, Brigada Fiscal, Capitania, Departamento de Pilotagem, Empresas de Estiva, JAPA (Segurança e Operações) e Sanidade Marítima.

Cada uma das entidades/empresas envolvidas designou no máximo duas pessoas para frequentar, durante dois dias (quatro sessões), uma ação de formação fundamentalmente prática, sobre o funcionamento e regras de utilização do software. Atendendo a que o número de formandos era de cerca de setenta, houve necessidade de realizar cinco ações de formação. Estas ações foram bastante participadas por toda a comunidade.

O CDNPA começou a operar no dia 1 de Janeiro de 1997, tendo-se efetuado a sua inauguração oficial no dia 17 de Março de 1998.

Inicialmente, e no sentido da adaptação dos trabalhadores do Serviço de Exploração ao software, apenas se encontrava instalado internamente, sendo asseguradas as tarefas de toda a Comunidade Portuária (Alfândega, Brigada Fiscal, Capitania, Departamento de Pilotagem e Agentes de Navegação) pelas chefias do referido Serviço

Em Junho de 1997, procedeu-se à primeira instalação externa à JAPA, através de linha dedicada, no Departamento de Pilotagem. Em Setembro ficaram ligadas a Brigada Fiscal e a Alfândega, e em Outubro a Capitania.

No dia 27 de Outubro de 1997 efectuou-se a ligação do 1º Agente de Navegação – Trana, Agência de Trânsito, Navegação e Abastecimento.

Em Dezembro de 1997 foi adquirido pela JAPA à firma J. Canão Lda o software SIGPOR – Sistema de Informação e Gestão Portuária – versão Windows.

O dia 14 de Junho de 1998 constitui um marco ao nível dos portos nacionais, pois entrou em funcionamento, no porto de Aveiro, o primeiro Centro Despacho de Navios em ambiente Windows, baseado no SIGPOR.

A evolução foi constante e, depois de se terem vencido os dogmas do tratamento da informação por via eletrónica, comprovada que foi a sua segurança, fiabilidade e eficiência, passou-se à respetiva evolução constante, acompanhando o que de mais moderno se fazia acontecer no mundo portuário.

A participação em projetos nacionais, nomeadamente no Portal Marítimo Portuário, Via Verde Portuária, PortMos e PIP'e (coordenado pelo Porto de Aveiro de 2003 a 2005),



trouxeram para o porto de Aveiro o conhecimento de realidades diferentes, que vieram a traduzir-se na aplicação prática dos ensinamentos entretanto colhidos.

No fundo, foi preparado o caminho para que uma aplicação mais integrada com os princípios da normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos (objetivos do projeto PIP'e), se viesse a concretizar com sucesso no porto de Aveiro e nos restantes portos nacionais.

## 2.4 – Porto de Lisboa

O porto de Lisboa, principal porto nacional até há escassas décadas, foi o primeiro a consciencializar-se de que deveria promover-se um tratamento diferente para a burocracia.

Os técnicos do porto de Lisboa eram os mais conhecedores da realidade portuária além fronteiras, uma vez que tinham a tradição da frequência de cursos e seminários em diversos países, mantendo depois contato com os respetivos quadros. É na sequência dos contatos estabelecidos que em 1987 é criado o primeiro Centro de Despacho de Navios dos portos portugueses.

Localizado na Gare Marítima da Rocha de Conde de Óbidos, foram disponibilizadas instalações para os representantes das diversas entidades intervenientes no despacho de navios e mercadorias, que assim, junto ao Serviço de Coordenação do porto, tornavam mais céleres as tramitações burocráticas associadas.

Em contato com outras estruturas portuárias, nomeadamente de Marselha (em França), e fruto da boa colaboração entre os dois portos, veio o porto de Lisboa a ter instalada (em 1990) uma ligação ao sistema ESCALE, que serviu de base de inspiração para o desenvolvimento, em 1991, do sistema SIGENA (Sistema de Gestão de Navios). Este foi o primeiro sistema informático de gestão do movimento de navios, em funcionamento nos portos portugueses.

Em cumprimento do estipulado na RCM nº 67/93, de 16 de Novembro, o porto de Lisboa vem a adotar o SINAVE, mantendo no entanto em funcionamento o SIGENA, uma vez que, depois de gravados dados no software de Sines, estes eram transpostos para o SIGENA através de suporte físico (diskette).

A título de curiosidade, em meados da década de noventa, esteve quase a ser acordado entre o porto de Lisboa e os Puertos del Estado (estrutura espanhola de coordenação dos portos) a troca de softwares em utilização (Lisboa – tratamento dos navios; Madrid – tratamento do manifesto de carga). Se tal tem acontecido, ficaria Lisboa e os portos espanhóis com a maior parte do trabalho concluído, uma vez que teriam conjugado os dois sistemas num só.

A partir de Outubro de 1997, inicia-se o projeto GCP - Gestão Comercial Portuária, com mensagens UN/EDIFACT - Electronic Data Interchange for Administration Commerce and Transport na ligação com os agentes de navegação. Este projeto pretendia cobrir toda a escala e faturação do navio, produzindo igualmente estatística de

maior complexidade, passando a ser possível a utilização de internet nas ligações com a comunidade portuária. Dada a importância deste projeto, a então APAN – Associação Portuguesa de Agentes de Navegação, passa a participar como parceiro, a partir de Novembro de 1997. Depois dos contatos estabelecidos com diversos agentes de navegação tendo em vista o início da atividade, o mês de Março de 1999, marca o início efetivo da 1ª fase ou seja do tratamento da escala do navio.

A partir de Janeiro de 2000, tem início a 2ª fase, dedicada à mercadoria. Com este projeto, que teve um investimento de cerca de oitocentos mil euros, conseguiu-se economizar:

- Dez resmas de papel A4, por dia
- Cinquenta mil faturas, no primeiro ano
- Cento e dezanove mil impressos
- Na introdução manual de quatro mil manifestos, por ano

Estes números são impressionantes e demonstram por um lado os gastos excessivos a que a burocracia pode conduzir, mas igualmente a capacidade que as organizações têm de poder chegar a objetivos, desde que efetivamente dirigidas ao bem comum.

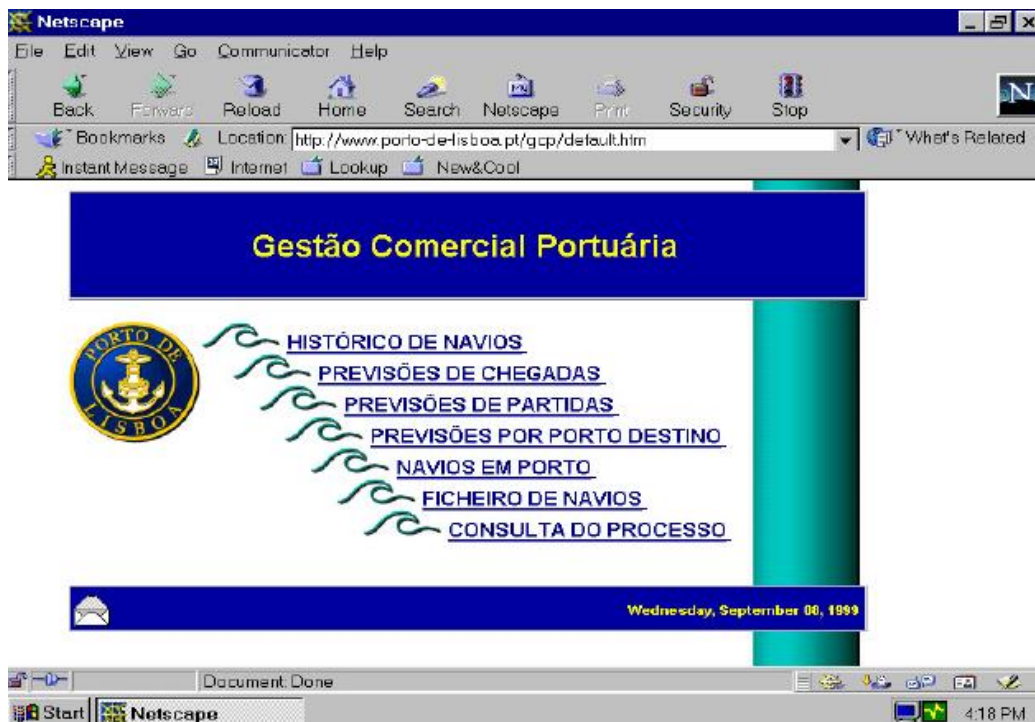


Figura 2 - Imagem de menu do GCP, em 1999



No âmbito do GCP foram estabelecidos protocolos de colaboração com o porto de Leixões (na área das mensagens EDIFACT ) e com o porto de Setúbal (no projeto Intermodal portal).

Para além da participação no projeto Portal Marítimo Portuário e no projeto PIP'e, o porto de Lisboa veio a concretizar a sua participação na PCOM – Plataforma Comum, tendo sido neste projeto formalizada a ligação ao sistema SDS da autoridade aduaneira.

Atualmente a gestão de navios e mercadorias é efetuada através da JUP – Janela Única Portuária.

## 2.5 - Porto de Setúbal

O porto de Setúbal é gerido pela APSS – Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra. Foi a quarta Administração Portuária a ser criada em Portugal depois de ter sido Junta Autónoma do Porto de Setúbal até 1990.

A informatização dos serviços iniciou-se em 1990, começando pela área de contabilidade e processamento de salários. A partir de 1993 já com uma estrutura de organização estabelecida – o Núcleo de Informática iniciaram-se os contatos com o porto de Sines no sentido de melhor apreender a filosofia e a prática da criação de um Centro de Despacho de Navios e o funcionamento do software SINAVE. Foi estabelecido protocolo de colaboração entre os portos de Sines e Setúbal que permitiu por em marcha a criação do Centro de Despacho de Navios de Setúbal, dando assim cumprimento ao estabelecido na RCM nº 67/96, de 28 de Outubro.

Atendendo a que as entidades com intervenção no despacho de navios e mercadorias (Departamento de Pilotagem, Alfândega, Brigada Fiscal e Capitania) estavam localizadas na área da sede do porto de Setúbal, foram estabelecidas ligações físicas aos respetivos edifícios, através de fibra ótica, no ano de 1994. Aquando do início do funcionamento do software SINAVE, em 1995, a comunicação entre os outros stakeholders estabelecia-se através de linha telefónica.

Em 1995 no porto de Setúbal entra em funcionamento um software designado por “parques” através da qual se geriam os espaços destinados ao estacionamento de mercadorias, cuja informação se destinava à faturação da ocupação dos cais.

A partir de 1998, no âmbito do projeto SIIPSet – Sistema Integrado de Informação do Porto de Setúbal, e porque o sistema SINAVE já não conseguia corresponder ao desenvolvimento entretanto verificado na comunidade portuária, o porto de Setúbal, na sequência de concurso público internacional, adjudicou a aquisição de um novo software de gestão portuária, que já tinha dado provas e estava em funcionamento nos portos de Viana do Castelo, Aveiro, Faro e Praia da Vitória (Açores), designado por CDN – Centro de Despacho de Navios e Mercadorias e produzido e comercializado pela empresa de Viana do Castelo, Jcanão, Lda.

Em 1999 é instalado o novo sistema de gestão portuária designado por SIGEP – Sistema de Informação e Gestão Portuária.

A participação no projeto PIP’ e foi o passo seguinte que se veio a saldar com a entrada em funcionamento da JUP, no ano de 2008.

## 2.6 - Porto de Sines

Na preparação para o projeto SINES, aconteceu uma primeira aproximação ao tema em 1990, motivada pelo então vogal do Conselho de Administração da APS – Dr. Figueiredo e Sousa. Esta primeira aproximação derivou da publicação do Decreto nº 13/90, de 18 de Abril, que aprovou para adesão a Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965.

A criação do Centro de Despacho de Navios em Sines, em 1993, foi facilitada pela envolvente, nomeadamente pelo reduzido número de agentes de navegação, pela proximidade na localização de todas as entidades envolvidas no processo e até pela proximidade das pessoas. Tratando-se de uma vila pequena, era muito comum as pessoas dos stakeholders se encontrarem com alguma frequência.

Na preparação do processo (início da década de noventa) houve alguns contratemplos, que foram sendo resolvidos, nomeadamente a questão da disponibilização de meios informáticos que pudessem tornar efectivas as ligações ao sistema informático de gestão portuária. Assim a APS disponibilizou-se para que fossem colocados computadores e impressoras não só nas instalações das diversas entidades mas igualmente em alguns agentes de navegação. Deste modo foi muito mais viável o arranque do sistema uma vez que ficaram disponíveis para utilização (através da assinatura de protocolos de empréstimo) dos meios informáticos necessários. Quase todos os stakeholders aderiram ao projeto, inclusivé os grandes carregadores do porto (Petrogal, Neste e Portsines). A única entidade que não aderiu inicialmente foi a alfândega uma vez que, por questões internas, não foi demonstrada inicialmente abertura para a introdução de novas tecnologias para execução de tarefas relacionadas com o movimento do porto. Com a substituição da direção local, rapidamente foi alterada a situação, vindo a alfândega a integrar-se na filosofia e na prática do Centro de Despacho de Navios, operando com o sistema SINES.

A partir do ano de 2002, tal como os restantes portos nacionais, participa no projeto PIP'e, tendo constituído com os portos de Lisboa e Leixões (em 2005) a plataforma PCom, destinada a estabelecer com a Alfândega (DGAIEC) os acordos de interoperabilidade entre a futura JUP das autoridades portuárias e o sistema SDS.

No ano de 2008 entra em funcionamento, como nos restantes portos nacionais, a JUP – Janela Única Portuária.



No sentido de dar a conhecer o percurso dos portos nacionais e as suas experiências na criação de serviços e sistemas de combate à burocracia, ilustra-se este trabalho com o quadro resumo das atividades desenvolvidas em Portugal entre o ano de 1987 e o ano de 2008. Depois deste ano todos os portos portugueses passaram a ter em funcionamento a JUP, pela aplicação do MRN, resultado do projeto PIP'e:

ANO	Projetos dos Portos Portugueses						Nacional
	Viana Castelo	Douro e Leixões	Aveiro	Lisboa	Setúbal	Sines	
1987				CDN- Espaço			
1988			CDN- Espaço				
1989							
1990							
1991				SIGENA			
1992							
1993	CDN					SINES/SINAVE	
1994		SINAVE		SINAVE			
1995		Telotec	SINAVE e Telotec		SINAVE e Parques		
1996							
1997			CDNPA	GCP	CDRN		
1998	CDNM		SIGPOR		CDNM		
1999		GCP					
2000							Portal Marítimo Portuário
2001		SCOPE					
2002	Gespor web		Gespor web		Gespor web		PIP'e
2003							
2004							
2005		Pcom		Pcom		Pcom	
2006							
2007							
2008	JUP	JUP	JUP	JUP	JUP	JUP	JUP
2009							

### **3 - Alguns projectos europeus**

As décadas de oitenta e noventa do século passado foram muito importantes para os portos europeus, uma vez que conseguiram iniciar-se processos de simplificação de procedimentos, começando experiências de softwares de gestão portuária que vieram a ser fundamentais para o desenvolvimento e aumento de produtividade nos respetivos portos.

Neste capítulo apenas referiremos três exemplos, que consideramos bastante significativos. No entanto, outros houve que igualmente desenvolveram trabalho meritório no campo da simplificação e modernização de procedimentos.

Passaremos a referir alguns documentos que considerando fundamentais, não são os únicos que trataram, ao longo dos últimos anos, as matérias de facilitação, harmonização e simplificação de procedimentos nas áreas do transporte marítimo de mercadorias.

O Banco Mundial, publicou em 2001 o seu primeiro “Trade and Transport Facilitation Assessment (TTFA)”, sendo que em 2010 actualizou o documento com uma gama alargada de informação, nomeadamente por colocar a tónica no crescimento da procura de medidas de facilitação, no âmbito do comércio global.

Neste documento são identificados e propostas medidas para a correção dos constrangimentos à rápida circulação de mercadorias e meios de transporte. Das diversas recomendações transmitidas pelo documento salienta-se a relevância da introdução de tecnologias de informação e comunicação como fator de maior e melhor desenvolvimento rumo à simplificação e harmonização de procedimentos. A reforma dos procedimentos aduaneiros e, conseqüentemente, a sua modernização, constitui igualmente fator relevante de sucesso para a facilitação no comércio marítimo.

### **3.1 - Porto de Barcelona**

O porto de Barcelona foi, no espaço europeu, das primeiras estruturas portuárias a adotar tecnologias de informação e comunicação para tratamento dos fluxos informacionais resultantes da movimentação de navios e mercadorias no porto, nomeadamente na troca de informação eletrónica (EDI)

As primeiras experiências ocorreram na década de oitenta, no entanto é na década de noventa que o porto de Barcelona inicia o estatuto de modelo (para alguns portos portugueses) pela inovação resultante da criação de um modelo de funcionamento mais evoluído.

Já em 1992 se efetuavam os primeiros trabalhos tendo em vista a criação do manifesto eletrónico de mercadorias e a interoperabilidade com os serviços aduaneiros.

A partir de 1997, na sequência da constituição do grupo de reflexão Telematic é criado o Portic tendo por objetivo a harmonização e otimização dos processos bem como a criação de sistema de informação e intercâmbio documental.

Desde o primeiro momento os trabalhos foram conduzidos com a colaboração da comunidade portuária, vindo a desenvolver-se um modelo de funcionamento através da criação de uma sociedade gestora do sistema de informação, em que participa a comunidade portuária e ainda entidades bancárias, a saber:

- Associação de empresas de estiva
- Associação de transitários
- Associação dos agentes de navegação
- Autoridade portuária
- Bancos La Caixa e Sabadell Atlântico
- Câmara de Comércio e Indústria
- Despachantes oficiais



Figura 3 – Logotipo de software PORTIC

A sociedade gestora foi constituída com o seguinte esquema de participação:

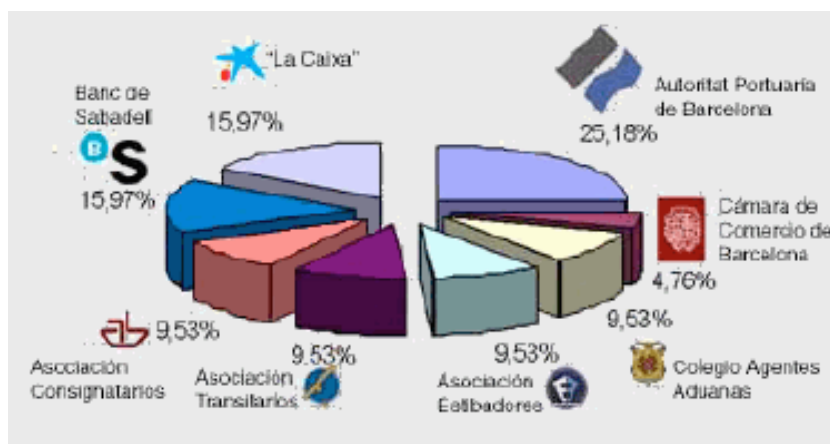


Figura 4 – Quotas de participação no PORTIC

A plataforma Portic constituiu-se tendo como objetivo facilitar a troca de informação e documentação no seio da comunidade portuária e logística de Barcelona, diminuindo os custos e tempos de transação da informação.

Para conseguir tais objetivos promoveu a harmonização de standards da documentação permitindo a interligação entre os diversos sistemas em utilização pelos membros da comunidade portuária.

No sentido de uma melhor visualização apresenta-se seguidamente o modelo de funcionamento:

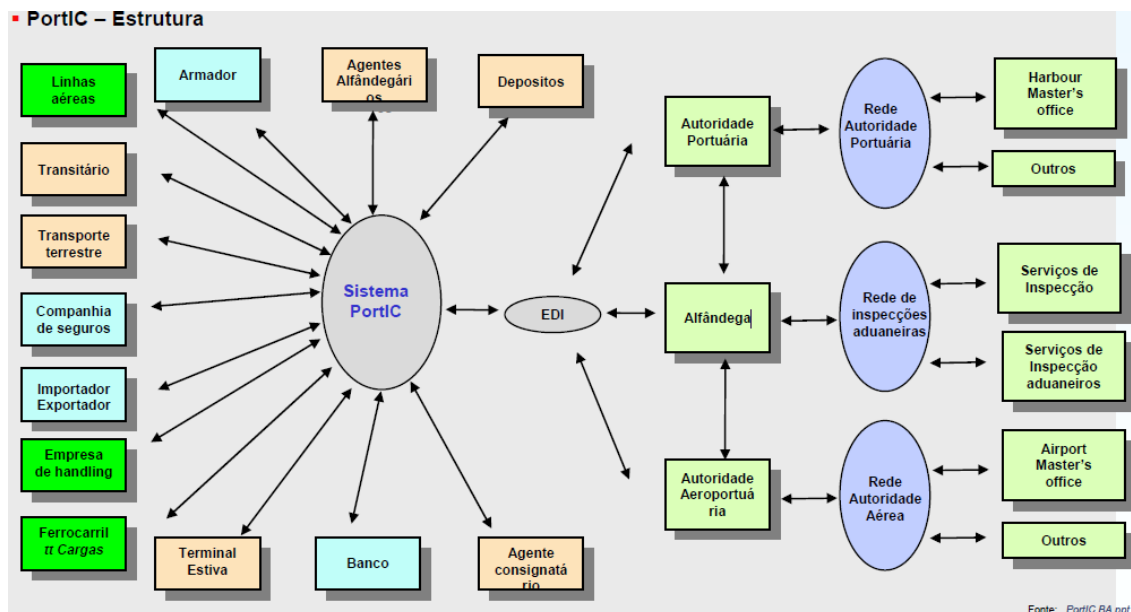


Figura 5 – Modelo de funcionamento do PORTIC

Desde a sua entrada em funcionamento, a plataforma veio a constituir-se como um modelo, pelas vantagens que os seus utilizadores sentiram, nomeadamente:

- Redução substancial dos tempos de espera nos despachos e autorizações
- Introdução única de dados evitando-se duplicações e omissões, reduzindo drasticamente a possibilidade de ocorrência de erros
- Redução de custos nomeadamente porque os tempos de ocupação com anúncios de escalas e controlo de mercadorias, passaram a ser muito menores
- Ao permitir o reaproveitamento de dados anteriormente gravados, tornou mais célere um conjunto alargado de operações

A plataforma transformou-se ao longo dos anos numa ferramenta essencial para o negócio, de tal modo que, no ano de 2013, circularam cerca de 16 milhões de mensagens, quando no ano de 2003 tinham sido geridas “apenas” cerca de cento e setenta mil. Através desta plataforma são geridos atualmente cerca de quatro mil contentores por dia.

Para maior facilidade e vantagem, esta plataforma permita ainda a emissão de faturas e pagamentos eletrónicos.

### 3.2 - Porto de Valência

A autoridade portuária de Valência iniciou os trabalhos de modernização com recurso a sistemas integrados já no século XXI, no entanto soube posicionar-se rapidamente no sentido da modernização da sua estrutura e no envolvimento sempre necessário com a sua comunidade portuária.

Embora anteriormente a 2006 já existissem experiências com a utilização de troca de informação eletrónica (EDI) com alguns stakeholders, só a partir da associação com a INTTRA se veio a materializar o grande salto rumo à qualidade na utilização dos sistemas de informação que hoje é reconhecida.

A criação do valenciaportpcs.net, e todo o rápido processo na sua aplicabilidade, veio a colocar o porto de Valência, a par com Barcelona, na vanguarda da utilização dos sistemas de gestão portuária e sistema da comunidade portuária, nos portos espanhóis.

O sistema de janela única criado é dos mais modernos e a dinâmica de assistência e envolvimento das outras autoridades e dos restantes stakeholders, originou um produto reconhecido e de fácil utilização.

Os módulos criados são intuitivos como se poderá verificar pela imagem abaixo referida e que é a porta de entrada do portal



Figura 6 – Ecran de entrada do software do porto de Valência



Este sistema cobre, numa mesma plataforma, os seguintes processos:

- De EDI de suporte à gestão de escalas e mercadorias perigosas
- De gestão do transporte terrestre, de manifestos de carga e informações aduaneiras
- De serviços marítimos, nomeadamente indicações de embarque e booking

Com a disponibilização da plataforma Valenciaportpcs.net, o porto de Valência e a sua comunidade passaram a dispor de uma maior eficiência na transmissão da informação uma vez que existe uma única entrada para essa mesma informação tendo deixado de existir papel no relacionamento entre os stakeholders do porto. As economias daí resultantes são consideradas enormes, sendo quantificadas numa diminuição de custos de cerca de 50%, segundo os responsáveis da referida plataforma.

Para facilitar o acesso aos serviços da plataforma foram criados vários modos de integração que vão desde o uso de uma aplicação cliente até à comunicação entre o sistema do utilizador e a plataforma através do uso de uma mensagem. Com esse objetivo foi desenvolvida uma aplicação – valenciaportpcsAGENT – gratuita e configurável que simplifica a tradução das mensagens geradas pela aplicação do utilizador em mensagens XML ou EDIFACT.

### 3.3 – Porto de Le Havre

Sendo o porto autónomo do Havre gerido por um conselho de administração de composição local, desde sempre se desenvolveu uma enorme capacidade de valorização dos recursos internos.

Desde 1983 que as primeiras experiências de melhoramento da realidade do porto do Havre, no que concerne ao combate à burocracia, se vêm fazendo sentir.

O desenvolvimento interno de soluções é uma realidade constante e faz com que nesse mesmo ano, para além do primeiro software produzido (o ADEMAR), se tivesse constituído a empresa Soget, (com recursos humanos do porto do Havre) que veio a especializar-se na produção de software de gestão portuária e aduaneira.

Aquela empresa é actualmente um dos maiores fornecedores de software de gestão portuária para portos europeus, africanos e asiáticos.



Figura 7 - Esquema de funcionamento do sistema AP+

A partir de 2011 o porto do Havre funciona com uma JUP, designada por Easyport, constituída por um conjunto de aplicações interoperáveis, desenvolvidas e mantidas pelos técnicos do porto (a sociedade SOGET é constituída por quadros do porto do Havre), que cumprem as seguintes funções:



CCS AP+ (Cargo Community System) – Tratamento da carga e seu relacionamento com a autoridade aduaneira

VTM (Vessels traffic Management) – Tratamento da informação referente à escala dos navios e à conexão com o sistema SafeSeaNet da EMSA (European Maritime Safety Agency)

TIMAD (Traitement Informatisé des Matières Dangereuses) – Tratamento da informação referente ao transporte de mercadorias perigosas

ECOPORT – Tratamento e acompanhamento dos resíduos de navios e cargas

Douane – Interoperabilidade com o sistema aduaneiro

ICS (Import Control System) – Permite a interoperabilidade com os sistemas aduaneiros dos estados membros da UE

Tracking – Assegura a visibilidade e acompanhamento da mercadoria no percurso logístico



Convirá realçar que as autoridades portuárias não estavam nem poderão estar isoladas nestes processos, uma vez que as comunidades portuárias têm uma importância fundamental para que se consigam desenvolver os processos de modernização e simplificação de procedimentos. Para que estes processos tenham êxito, o trabalho de preparação e implementação de novos procedimentos têm que ter a colaboração e participação ativa dos stakeholders portuários, fazendo com que os projectos sejam assumidos por entidades públicas e empresas privadas. Se existirem associações de classe (ex: Associações de Agentes de Navegação, Operadores Portuários/Empresas de Estiva, Transitários, Operadores Logísticos e outras), serão mais fáceis as implementações.

Outra questão relevante é a da condução dos processos. A Entidade, Empresa ou Associação que levar a cabo a tarefa deverá conseguir a adesão dos outros participantes.

A capacidade de diálogo e o conhecimento profundo das atividades desenvolvidas no âmbito do shipping (ao nível dos inúmeros participantes) são características fundamentais para levar a cabo os processos e atingir o objetivo com sucesso.

Existem vários caminhos bem como diversas teorias e, atualmente, exemplos práticos para se atingirem os objetivos, nomeadamente os explicitados em documentação já publicada por diversas organizações internacionais. Este tema será retomado e desenvolvido no capítulo 5.

#### **4 - Projecto PIP'e e a harmonização de procedimentos nos portos portugueses**

Com a passagem do milénio algumas tentativas, nomeadamente do porto de Lisboa, para chamar outros portos a colaborar em iniciativas de harmonização da informação necessária ao despacho de navios e mercadorias, foram acontecendo no meio portuário nacional. Pressionados nomeadamente pela Associação dos Agentes de Navegação, que sentiam, da parte dos seus associados, algum desconforto na burocracia então reinante e na diversidade de modo de atuação em cada um dos portos nacionais, nasceu um projeto, de iniciativa do Ministério do Equipamento Social, que se designou por PMP - Portal Marítimo Portuário.

Este projeto, onde participaram diretamente representantes do porto de Lisboa, Aveiro e Setúbal, coordenados pelo representante da Ministério do Equipamento Social, veio a contratar uma empresa de consultoria, a Cap Gemini Ernst & Young que, em Setembro de 2001, concluiu e apresentou relatórios de finalização do estudo desenvolvido, nomeadamente os seguintes documentos: solução tecnológica, modelo de serviços, modelos de processos e relatório final.

Neste estudo, embora tenha sido tentado, não foi possível envolver qualquer representante da Alfândega. Prevvia-se, no relatório final, que a alfândega deveria fazer parte de um consórcio a criar para a gestão do Portal Marítimo Portuário.

Assim se perdeu uma oportunidade de estabelecer nos portos portugueses algo que à época seria inovador a uma escala nacional portuária, uma vez que o seu modelo subjacente era o do porto de Barcelona, que possuía uma escala local. De uma maneira muito sintética, este modelo pressupunha a criação de um portal nacional que, numa primeira fase, serviria de aglutinador das opções tecnológicas já desenvolvidas e em funcionamento em cada porto e seria o único ponto de contato para o cliente dos portos nacionais, permitindo, assim, a abstração da tecnologia específica existente em cada porto.

Um dos desígnios da criação do Portal Marítimo Portuário era a constituição de “um exemplo positivo do uso de novas tecnologias para desburocratizar, simplificar e melhorar a eficiência das autoridades portuárias em particular e da Administração Pública em geral”<sup>1</sup>

---

*1 – Portal Marítimo Portuário, Relatório Final, Cap Gemini E&Y, Setembro de 2001*

Este projeto acabou por não ser concluído uma vez que, com a mudança de Governo, entretanto ocorrida em 6 de Abril de 2002, não foi retomado pelo membro da pasta que superintendia os portos no Governo seguinte.

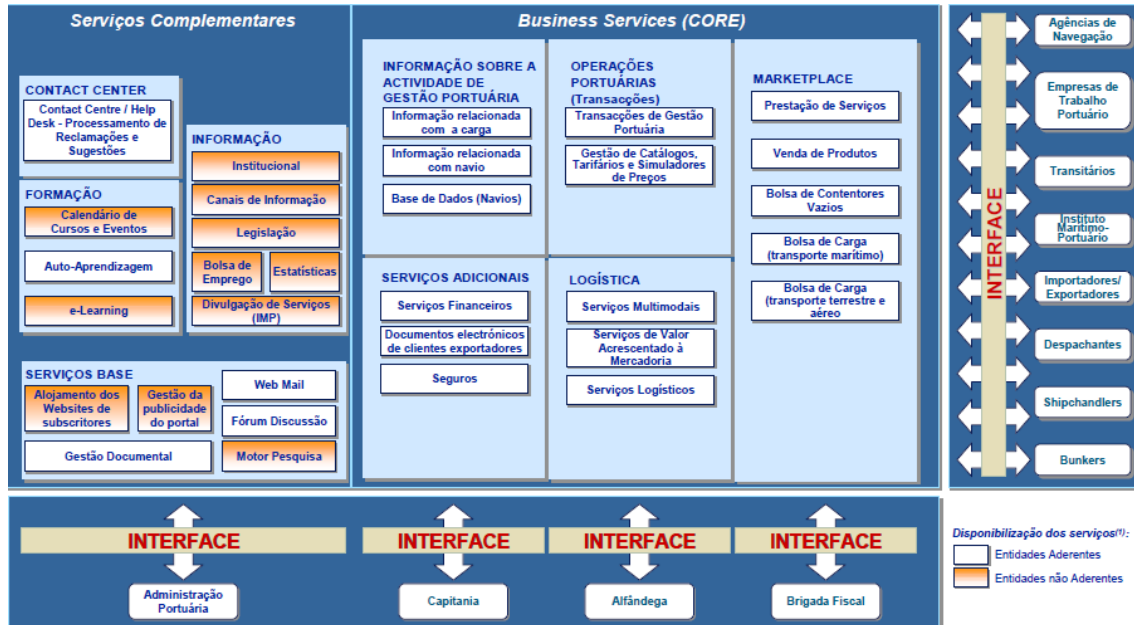


Figura 8 - Modelo de Serviços do Portal Marítimo - Portuário

Fonte – Portal Marítimo-Portuário, Relatório Final, Cap Gemini Ernst & Young, Setembro de 2001

O que acabámos de referir foi um exemplo do último projeto de simplificação que ocorreu antes do início do projeto PIP'e.

Há muito estavam identificadas as origens da burocracia reinante nos portos portugueses e na sua envolvente, nomeadamente a referência feita, logo no caderno de encargos do concurso internacional para realização do “estudo de normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos dos portos portugueses” e que aqui se reproduz:

- Dificuldade na disponibilização, em tempo útil, de dados de base e de estatísticas credíveis de suporte às actividades comerciais do negócio e dos Sistemas Logísticos que utilizam o transporte marítimo;
- Deficiente normalização no Sector, inibidora da apetência ao investimento em tecnologias de informação por parte dos Agentes Económicos;
- Desigualdade de procedimentos entre os vários portos, mesmo que dentro do mesmo país;

- Desintegração da acção fiscalizadora dos mecanismos do Estado, vivendo estes de informação por vezes não compatível com a disponível no Mercado;
- Inexistentes medidas de comportamento e performance dos portos, nos seus macro-processos (físicos e lógicos), sustentadas no desconhecimento dos níveis de serviço de cada interveniente e dos seus efeitos nesses mesmos macro-processos;
- Diferentes modelos de financiamento do desenvolvimento dos portos, conduzindo a situações de concorrência desleal;
- Mais recentemente, os deficientes aspectos de Segurança (Security e Safety) associados ao comércio internacional de mercadorias

Atendendo a que continuava a fazer-se sentir a necessidade de quebra na burocracia que envolvia o movimento de navios e mercadorias nos portos portugueses, foi promovida pelo IPTM – Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, no início de 2003, uma pré candidatura á linha B5-700 da União Europeia, para financiamento de um projeto que visasse a harmonização e simplificação de procedimentos nos portos portugueses.

Esta pré candidatura veio a concretizar-se como candidatura através da APP – Associação do portos de Portugal, uma vez que o IPTM lhe cedeu a sua posição de entidade responsável pela implementação do Projeto.

Para a época, esta cedência de posição foi uma opção inteligente, uma vez que a entidade que melhor o poderia ter desenvolvido era a APP, onde todos os portos estavam representados de igual para igual, sem proridos de qualques espécie, nomeadamente de condução do projeto.

Assim, nasce um projeto nacional, designado PIP'e – Procedimentos e Informação Portuária eletrónica, que viria a ser o primeiro a conduzir os portos portugueses à tão ambicionada normalização de Informação, simplificação e harmonização de procedimentos.

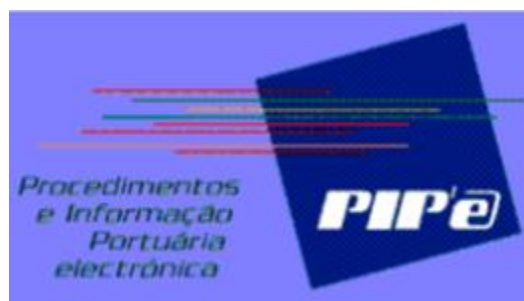


Figura 9 - Logotipo do projeto PIP'e



Este projeto, é o culminar de um conjunto alargado de experiências anteriores, realizadas nos portos portugueses.

Embora tendo existido algumas tentativas e esforços anteriores, no sentido de os portos portugueses poderem caminhar em conjunto para alcançar o objetivo da simplificação e harmonização de procedimentos, tal não se tinha conseguido porque, entre outras razões igualmente válidas, cada porto considerava que estava a caminhar rumo ao objetivo. O seu modelo era o melhor e este deveria ser seguido/imposto pelos/aos outros.

A solução encontrada de ser a APP a liderar este projeto, terá sido o segredo que fez com que o projeto, atravessando vários governos e ainda mais responsáveis pela pasta dos portos, conseguiu atingir o objetivo: a partir de 2008, todos os portos portugueses passaram a dispor de uma ferramenta – a JUP (Janela Única Portuária), que encerrava em si a harmonização e simplificação de procedimentos. No fundo, “a grande pedrada no charco da burocracia dos portos portugueses”

No âmbito internacional existiam, à época, diplomas e compromissos incontornáveis a que o estado português deveria dar corpo, nomeadamente:

- A Convenção FAL, aprovada para adesão através do Decreto nº 13/90, de 9 de Maio
- Emendas à Convenção, aprovadas pelo Decreto nº 45/92, de 29 de Outubro
- Diretiva 2002/6/CE do Parlamento Europeu e do Conselho
- Diretiva 2002/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho

Este conjunto de diplomas e o próprio comércio por via marítima, que passa nos portos portugueses, tornava inadiáveis as decisões de se avançar no sentido de efetivamente se conseguir, para além da facilitação e harmonização de procedimentos, a simplificação da burocracia então reinante. São muitos os exemplos da(s) burocracia(s) que proliferavam no espaço dos portos portugueses mas, só para ilustrar este tema, refere-se a presença obrigatória dos representantes de cada uma das entidades para verificação de documentação de navios e mercadorias. Só este procedimento fazia perder imenso tempo em cada porto escalado pelo navio, mas havia muitos mais que faziam com que o transporte marítimo de mercadorias fosse, por vezes, uma imensa fonte de preocupações à prossecução eficiente dos processos.

O esforço de harmonização de procedimentos promovido pelo projeto PIP'e pressupunha, para sua continuação, a existência de uma Comissão de Acompanhamento e Simplificação de Procedimentos.



Muito embora o seu regulamento e proposta legislativa para a sua criação tenham sido propostos, ela nunca veio a ter efetiva existência.

Presentemente corre-se o risco de ver a harmonização dos sistemas de gestão portuária estabelecida com o projeto PIP'e e o respetivo Modelo de Referência Nacional, perder a sua existência, uma vez que não existe uma entidade coordenadora e aglutinadora de vontades de harmonização e simplificação nos portos nacionais.

Cada porto passou a trabalhar por si e para si!

#### 4.1 - A coordenação do projecto

Para o cumprimento do objetivo de desenvolvimento do projeto foi patente, desde o início, que alguns portos se identificavam pouco com o projeto em si. E é num ambiente em que outros interesses já se vislumbravam, que é designado o porto de Aveiro para primeiro coordenador do projeto PIP'e, com a justificação de que, perante a iminente entrada em funcionamento do Terminal XXI de Sines, deveria ser alcançado acordo com a DGAIEC para a ligação dos sistemas de gestão portuária dos portos ao SDS – Sistema de Declaração Sumária, das alfândegas. Assim, Sines com os portos de Lisboa e Leixões (os três maiores portos portugueses, e com o mesmo tipo de sistema de gestão portuária instalado) juntaram-se num projeto “paralelo” designado por PCOM – Plataforma Comum Portuária, com o almejado objetivo de conseguir acordo com a DGAIEC, participando nas reuniões de coordenação do projeto PIP'e mas não pertencendo à comissão de coordenação.

Embora todos os portos portugueses participassem no projeto, a primeira Comissão de Coordenação foi constituída pelo porto de Aveiro (que coordenava), porto de Viana do Castelo e porto de Praia da Vitória (Região Autónoma dos Açores).

Em 23 de Dezembro de 2003 foi comunicada pela Direção Geral de Energia e Transportes, da Comissão Europeia, a decisão de aprovação do projeto.

O primeiro adiantamento da candidatura (setecentos e cinquenta mil euros) chegou à APP em finais de Dezembro de 2003.

Atendendo à necessidade de fazer avançar o projeto, a APP já tinha vindo a preparar a documentação para o lançamento de concurso público internacional, para a realização do “Estudo de normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos dos portos portugueses”.

Este estudo tinha os seguintes objetivos a alcançar:

- Modelar os processos existentes nos portos portugueses que permita, em conjunto com a utilização da linguagem de modelação UML - Unified Modeling Language, uma representação comparável dos processos de negócio em cada um dos portos nacionais
- Elaborar uma análise SWOT porto a porto
- Quantificar os intercâmbios entre todas as entidades envolvidas, e conceber indicadores associados, que permitam monitorizar a evolução



- Realizar estudo de benchmarking com portos europeus
- Realizar estudo sobre o estado da arte em matéria de ESD - Electronic Service Delivery e ERMS - Electronic Records Management System
- Aplicar uma metodologia para a reengenharia de processos, que inclua a modelação em UML da situação futura, a criação de indicadores que permitam comparar a situação inicial com a final e que permita monitorizar as implementações
- Criar um repositório global com conceitos e descrição de processos relativos à situação presente e futura
  - Efectuar a formação de gestores e utilizadores
- Identificar e enumerar as acções a desenvolver ao nível da regulamentação a produzir pela administração central e a nível local, nomeadamente ao nível dos regulamentos de exploração
- Estudar e propor regulamento para criação da CNF - Comissão Nacional da Facilitação, bem como do PNFTM - Programa Nacional de Facilitação do Transporte Marítimo
- Elaborar um Plano Contratual de Convergência de Procedimentos para os diversos portos portugueses
- Conceber, desenvolver e manter um web site do projecto

Em resumo, para cada processo de negócio, comum aos portos portugueses, pretendia ver-se definido o circuito, o procedimento e o formato mais simples para toda a documentação necessária à atividade portuária e encontrar soluções para a prestação de serviços por via electrónica, tendo em vista implementar o conceito de janela única portuária.

O concurso internacional destinado ao “estudo de normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos dos portos portugueses” foi lançado em em 4 de Junho de 2004, tendo sido aceites cinco propostas.

A empresa vencedora do concurso foi a PriceWaterhouseCoopers, que em associação com a J. Canão, Lda, desenvolveu entre outros documentos o MRN – Modelo de Referência Nacional, base para a produção da JUP para todos os portos portugueses.

O processo parecia simples se efetivamente “todos remassem” no mesmo sentido. No entanto, cada estrutura portuária já vinha desenvolvendo anteriormente outros projetos e o caminho foi, por vezes, bastante tortuoso para se chegar a “bom porto”.

Foram feitos levantamentos da situação real em todos os portos nacionais. Foi realizado estudo pretendendo detetar o tronco comum que pudesse conduzir à harmonização, no entanto foram detetadas especificidades de tratamento das operações que, por vezes, eram consideradas insanáveis e a almejada harmonização pareceria mais uma “manta de retalhos”.

No entanto esta aconteceu! Fruto da perseverança e, terá que ser dito, do bom senso, uma vez que havia valores em jogo que não eram só os dos representantes dos portos, mas sim o interesse nacional que acabou por ser reconhecido. Justo será realçar, de entre outros, o papel desempenhado pela AGEPOR e da APAT. O seu papel de conciliadores e com capacidade de intervenção constituiu um alento para que o projeto viesse a dar resultados efetivos.

A este propósito apresenta-se seguidamente a capa da revista da APAT nº 40 de 26 de Junho de 2006, bem como o artigo elucidativo e explicativo “das teias de aranha”:

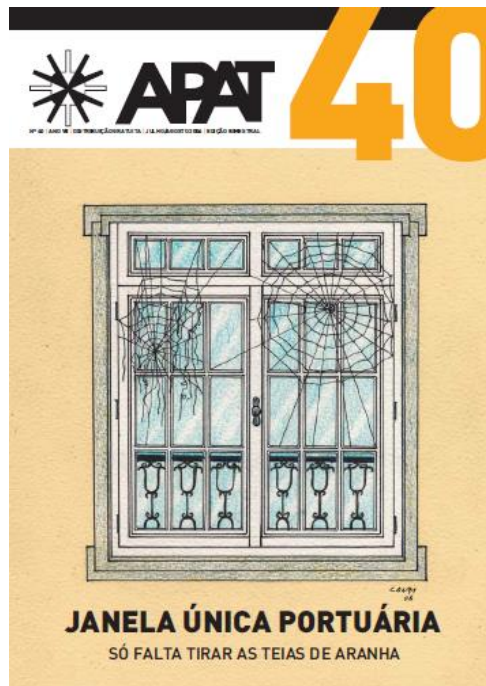


Figura 10 – Capa da Revista Nº 40 da APAT

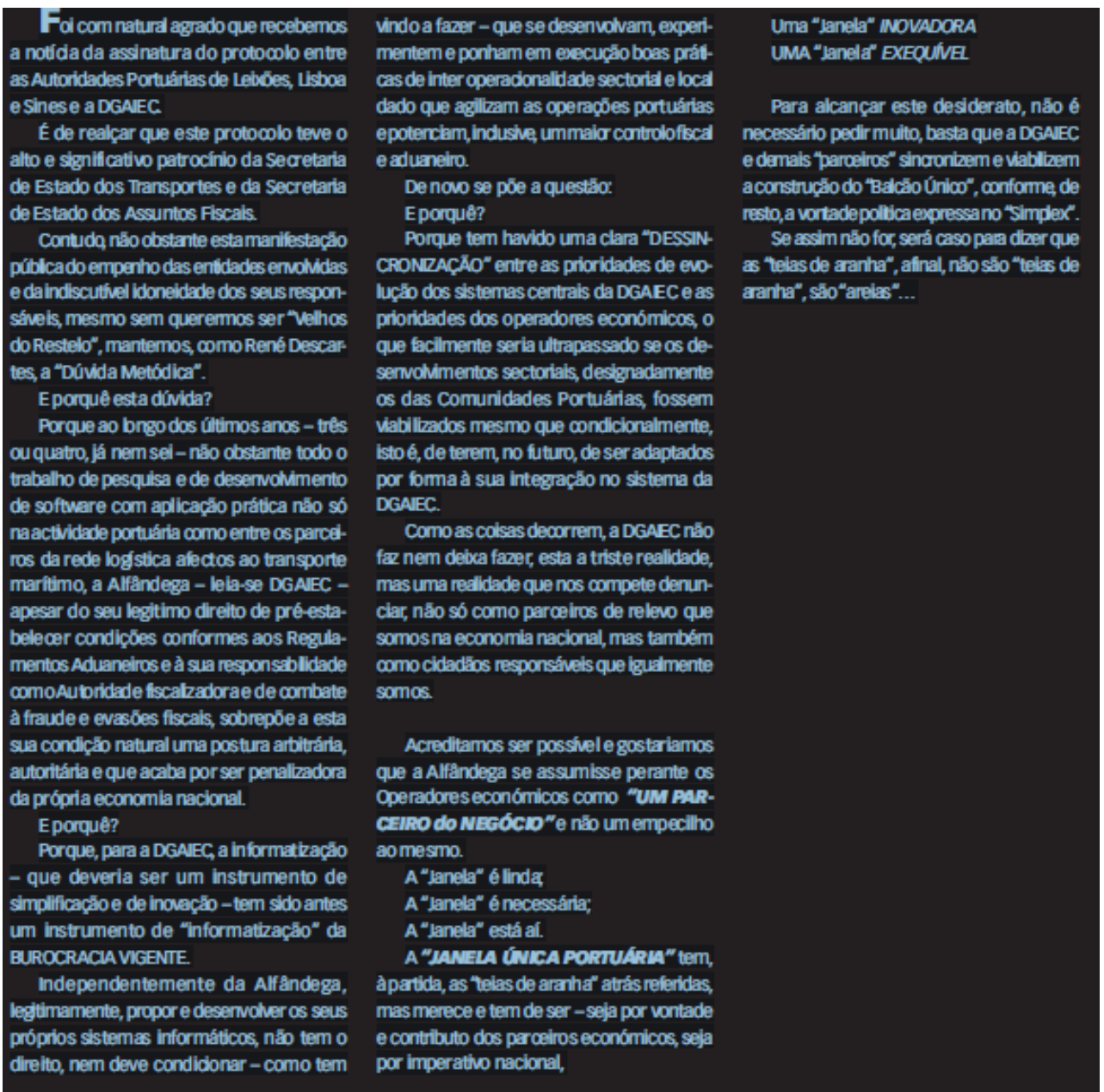


Figura 11 – Texto publicado pela Revista nº 40 da APAT sobre Janela Única

Coincidência ou talvez não, o protocolo estabelecido entre as administrações portuárias de Leixões, Lisboa e Sines, para interligação dos softwares portuários ao sistema SDS, que levava anos de negociação, foi assinado em 14 de Julho de 2006 – dezoito dias depois!!!

#### **4.2 - E a JUP - Janela Única Portuária nasceu**

O “estudo de normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos dos portos portugueses” produziu um conjunto alargado de documentação, de acordo com a exigência do caderno de encargos do concurso internacional, lançado em 4 de Junho de 2004, a saber:

- Modelo de Referência Nacional
- Diagrama de modelos (Macroprocessos: A – Meio de transporte e B – Mercadorias)
- Manual de procedimentos portuários e níveis de serviço
- Memorando de Benchmarking
- Plano contratual de implementação
- Plano de qualidade
- Plano de comunicação e gestão da mudança
- Plano de formação
- Avaliação de riscos

Com base nesta documentação foi preparado o caminho, nos portos portugueses, para a efetiva normalização, simplificação e harmonização de procedimentos.



Figura 12 - Logotipo da Janela Única dos portos portugueses

#### 4.2.1 - O modelo de JUP

A JUP, criada na sequência do estudo, foi a possível para a época. Poderia ter-se ido mais longe? Com certeza que sim! Mas dadas as circunstâncias, os interesses, as divergências no seio do grupo de trabalho (algumas delas ainda hoje quase insanáveis) conseguiu-se chegar a um objetivo – A constituição de uma JUP ainda que localizada em cada porto nacional. À Janela Única Portuária Nacional não se conseguiu chegar...

Assim, embora com um tronco comum – o Modelo de Referência Nacional – não se conseguiu ultrapassar a existência de dois modelos em funcionamento. Os dois blocos – Pcom e CDNM – têm na sua constituição dois fornecedores de software – a INDRA e a Jcanão, mas também dois grupos de portos. Estas duas empresas forneceram a operacionalização do MRN para os portos de Leixões, Lisboa e Sines, por um lado, e por outro, os portos de Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Algarve, Açores e da Madeira, respetivamente.

Se anteriormente, com o projeto do Portal Marítimo Portuário, se partia dos softwares dos portos para criar um único ponto de entrada para a oferta de serviços, projetando igualmente criar uma empresa para gestão do portal e com filosofia de pagamento pela utilização por parte dos utilizadores, o modelo criado em resultado do PIP' é outro.

Não foi intenção criar empresa gestora do sistema, uma vez que cada porto mantém o seu sistema, sem a existência de quaisquer cobrança pela sua utilização. Assim sendo cada utilizador, se pretender ter uma visão global dos movimentos nos portos nacionais, terá que entrar em cada um dos sistemas das autoridades portuárias nacionais (se tiver acesso às mesmas).

#### **4.2.2 - O papel das várias entidades intervenientes**

Embora nos diversos diplomas emanados do Governo português, da União Europeia ou das Nações Unidas sempre se fizesse o apelo à colaboração de todas as entidades no sentido de melhor se atingirem os objetivos de simplificação e harmonização de procedimentos, nem sempre isso foi possível. Uma vez por deficiente preparação dos intervenientes, outras porque a máxima de “informação é poder” estava muito enraizada no seio de algumas entidades e não consideravam importante “ceder” informação através de sistema informático.

Houve que quebrar muitas barreiras, inclusivé culturais, para se chegar à implementação do projeto da janela única portuária nos portos portugueses.

##### **4.2.2.1 - O caso particular das alfândegas – Autoridade Aduaneira**

As autoridades aduaneiras de qualquer país são normalmente conotadas como entidades com algumas dificuldades em assumir a modernização e a desburocratização, fruto muitas vezes de anos de tradição de falta/deficiente preparação, nomeadamente no alargar de horizontes para além da atividade diária. Algumas vezes ouvimos de representantes desta entidade, quando questionados sobre o porquê de qualquer procedimento, dizer que “Faz-se assim, porque sempre o fiz desta maneira”. Com muita dificuldade se ultrapassam situações destas!

A Autoridade Aduaneira nacional era uma máquina pesada que dificilmente se punha em movimento rumo à desburocratização. Honra lhe seja feita, atualmente está a conseguir. No entanto, à época (década de noventa e primeiros anos do presente século) tinha mesmo algumas dificuldades de singrar nesta senda da inovação e desburocratização.

Aquando da apresentação do projeto SDS – Sistema de Declaração Sumária, na sua designação completa, Sistema Integrado de Controlo dos Meios de Transporte e das Mercadorias, (lembramos que os sistemas de gestão portuária já estavam em funcionamento na maioria dos portos portugueses), os responsáveis da DGAIEC afirmaram (e está referido no documento de apresentação) que a entrada da informação necessária ao SDS teria a sua introdução através dos sistemas de gestão portuária, sendo essa informação retransmitida de imediato para o SDS.

Mesmo com aquela afirmação houve responsáveis que pretenderam inverter a situação. Esta situação só veio a ser confirmada através da assinatura do protocolo de 14 de Julho de 2006, alguns anos depois... Entretanto perdeu-se demasiado tempo e algumas oportunidades que poderiam ter adiantado a entrada em funcionamento do projeto.

Com a previsível chegada da JUP aos portos nacionais “adensaram-se algumas núvens” e o sentimento de que se estava a “informatizar a burocracia” foi uma constante dos contatos e reuniões formais com a autoridade aduaneira. No entanto a “terra moveu-se” e o SDS entrou em funcionamento em 2008.

Em 2008 era afirmado pela Sr<sup>a</sup> Subiretora Geral da DEGAIEC: “Efetivamente a segurança e a facilitação constituem uma dicotomia indissociável” e ainda que “ no ano de 2007, 99% das mercadorias importadas de países terceiros, em Portugal, chegaram por via marítima, tendo tocado os nossos portos mais de 15 000 navios, o que em termos de processo administrativo, corresponde aproximadamente a um total de 1 500 000 páginas de papel que pretendemos eliminar com a implementação integral do SDS (...)”<sup>2</sup>

Através da circular da DGAIEC n<sup>o</sup> 91/2008, (anexo n<sup>o</sup> 1) de 14 de Outubro, é determinado que a via eletrónica para transmissão de informação dos meios de transporte e das mercadorias, passe a ser obrigatória a partir de 15 de Novembro de 2008. É um marco que se pretende realçar uma vez que, a partir daquela data, foi finalmente instituída a intercomunicabilidade entre os sistemas das autoridades portuárias e da autoridade aduaneira.

Ao nível local assistiu-se a diferentes atuações. Se em alguns portos, dada a abertura do Diretor local, havia colaboração e vontade de ir mais além, noutros foi muito difícil avançar!

O caso de Aveiro contrariou o que se passava na maior parte dos portos nacionais. Houve sempre uma colaboração efetiva e só não se conseguiu ir mais longe porque efetivamente a entidade central não o permitiu. No entanto, em 1998 foi formalizado protocolo de cooperação entre a autoridade aduaneira local, a autoridade portuária e o CDNPA, (sete anos antes da formalização estabelecida entre a DGAIEC e as autoridades portuárias nacionais!).

---

2 – Raposo, Ana Paula, “Informatização das declarações sumárias”, Revista da APAT n<sup>o</sup> 53, Setembro/Outubro de 2008

#### **4.2.2.2 - Autoridade Marítima – outro caso particular**

Embora diferente da Autoridade Aduaneira, o caso da Autoridade Marítima contém algumas semelhanças, nomeadamente no que concerne ao sistema de burocracia instalada. Para além disso, os constrangimentos à aquisição de equipamento informático foram, na maior parte das vezes, uma dificuldade acrescida para se conseguirem resultados.

Outra questão sempre presente (enquanto não houve compromisso a nível central) eram as alterações de comando nas capitánias. A mudança de Capitão do porto representava muitas vezes a necessidade de recomeçar de novo, nomeadamente pelo convencimento (ao novo Capitão do porto) de que o computador e o sistema em funcionamento têm utilidade para a Autoridade Marítima. As mudanças, mesmo ao nível dos funcionários/agentes, faziam com que houvesse (e ainda há) necessidade de a autoridade portuária ministrar formação aos novos elementos, para que pudessem/possam desempenhar as tarefas necessárias à atualização do sistema da JUP.

Atendendo a que a Autoridade Marítima ainda não possuía sistema próprio de gestão da atividade dos navios de comércio (década de noventa do século passado) foi mais fácil a demonstração da utilidade da JUP. No entanto as resistências para trabalhar com um novo sistema mais transparente eram, salvo raras exceções, muito significativas.

#### **4.2.2.3 – Autoridade de Fronteiras**

De todas as entidades envolvidas foi a que mais rapidamente aderiu ao sistema de janela única. Verificando a sua utilidade e vantagens na sua utilização uma vez que, à época, o SEF (Serviço de Estrangeiros e Fronteiras) não possuía ainda sistema próprio de informação sobre as tripulações e passageiros dos navios de comércio. Para além disso, tratava-se de uma autoridade onde o índice etário era bastante baixo o que potenciava a utilização de sistemas de informação mais modernos.

#### **4.2.2.4 – Autoridade de saúde**

Embora tratando-se de autoridade com intervenção direta no fluxo de informação destinado à atribuição do despacho de largada dos navios, manteve inicialmente alguma distância relativamente à modernização. Fosse por não possuírem inicialmente os meios informáticos e de comunicação necessários, fosse por desconhecimento ou ainda por



resistência à mudança, a verdade é que demorou algum tempo para que a utilização do canal JUP constituísse uma ferramenta de trabalho quotidiano.

## **5 - As orientações e projetos internacionais**

### **5.1 – As orientações das organizações internacionais**

O tratamento da informação e documentação referente à movimentação de navios e mercadorias nos portos é tradicionalmente um ponto-chave para que o comércio mundial possa cumprir, com eficácia, o seu papel de escoador e abastecedor dos mercados.

Sentindo essa dificuldade ao longo dos anos, algumas organizações internacionais têm vindo a ajudar no sentido de que as autoridades dos diversos países possam modernizar-se e desburocratizar os seus procedimentos.

Organizações como a IMO, a ESPO, a União Europeia, a WTO, de entre outras, produziram convenções, recomendações, diretivas, relatórios, guias, no fundo documentação, que veio auxiliar os responsáveis dos diversos países a implementar a harmonização, simplificação e desburocratização de procedimentos, criando janelas únicas de oportunidades no comércio internacional.

Com a Convenção da IMO sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional (FAL) de 1965 – aprovada para adesão pelo Estado português através do Decreto nº 13/90, de 9 de Maio – estabelece-se um marco importante pois obriga os governos contratantes, logo no artigo I a “adoptar, de acordo com as disposições da Convenção e do seu anexo, todas as medidas apropriadas para facilitar e apressar o tráfego marítimo internacional e evitar atrasos desnecessários dos navios, das pessoas e mercadorias a bordo”.

Este compromisso, muito embora só em 1990 tivesse sido formalmente adotado pelo Estado português, era já perseguido por alguns portos nacionais, pois as primeiras referências de adoção dos princípios de simplificação e facilitação, nos portos portugueses, remontam aos finais da década de oitenta do passado século.

Mas a Convenção não ficava por aqui: em 1987 (ano em que se constituiu o primeiro centro de despacho de navios nacional, no porto de Lisboa) é adotada emenda do artigo III, através da resolução A. 628, prevendo-se que “as autoridades públicas devem examinar, em consulta com todas as partes interessadas, as vantagens adicionais que podem advir do uso de métodos automáticos de manuseamento e transmissão de informações” recomendando ainda que “A introdução de métodos de transmissão de informações que utilizem meios diferentes do papel deve ser apoiada e encorajada” para além de que “Quando forem exigidos documentos, a apresentação de dados em qualquer sistema automatizado de processamento de dados (ADP) para divulgação deve obedecer à disposição indicada nos modelos normalizados para a FAL e para a IMO”.

Estas eram efetivamente normas bastante inovadoras para a época, nomeadamente em Portugal, onde a informatização dos portos e das restantes autoridades com intervenção no transporte marítimo, davam os primeiros passos. Convirá não esquecer que, no referido grupo eram as autoridades portuárias e as delegações das alfândegas as mais apetrechadas em meios informáticos. A título de exemplo, é justo referir que, aquando da criação dos centros de despacho de navios nos portos portugueses, foi necessário serem as autoridades portuárias a emprestar meios informáticos à maioria das outras autoridades, para que pudessem interagir com os sistemas de informação, pertença das próprias autoridades portuárias.

No âmbito dos manuais/guias, editados por organizações internacionais, com indicações sobre o modo como as janelas únicas poderão ser criadas, referem-se seguidamente alguns. Com esta indicação não pretendemos ser demasiado exaustivos, uma vez que este poderá ser tema para desenvolvimentos futuros.

Para além das convenções, a IMO tem publicado inúmeros textos sobre as matérias da facilitação. De entre eles é importante referir o “Guidelines for setting up a single window system in maritime transport”, publicado em novembro de 2011. Este guia é uma excelente ajuda para os responsáveis dos diversos países que estão atualmente a braços com a enorme tarefa de criar a facilitação no transporte marítimo de passageiros e mercadorias.

O guia transporta-nos através de um conjunto de indicações e alertas, nomeadamente quando refere que “não define um standard específico para implementar uma janela única”. Este é um alerta importante uma vez que cada realidade contem em si mesmo variantes que fazem com que seja, à partida, inviável a aplicação de regras pré estabelecidas. No entanto, as indicações transmitidas fazem com que seja mais fácil, com o conhecimento da realidade concreta, o estabelecimento de um rumo e objetivo a atingir.

Outro documento incontornável e que deverá estar presente na mesa de trabalho de quem lida com a necessidade de construir uma janela única é a recomendação nº 33, de 2005 - “Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window” - da UN/CEFACT - United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business.

Neste documento é feito um apelo, a governos e aos que estão envolvidos no comércio internacional e na movimentação de mercadorias, para que optem pela criação de janelas únicas, tendo em atenção a utilização de informação harmonizada e estabelecendo um único ponto de entrada para essa mesma informação. Na criação dessas janelas únicas considera-se fundamental a colaboração efetiva entre as diversas entidades intervenientes e igualmente outros stakeholders. O princípio deverá ser sempre o de que a janela única a criar deve nascer da cooperação entre as diversas autoridades e igualmente com a comunidade envolvente e interveniente na movimentação de navios e mercadorias.



Quanto à liderança do processo de criação das janelas únicas, o documento aponta para uma liderança forte e bem apetrechada de recursos humanos tecnicamente bem preparados, referindo que normalmente isso acontece nas autoridades aduaneiras e nas portuárias. No caso português a liderança coube às autoridades portuárias, uma vez que realmente eram as que para além de terem no seu seio os recursos humanos mais preparados, detinham igualmente uma autonomia financeira que lhes permitia melhor e mais facilmente utilizar os recursos disponíveis.

No espaço europeu têm vindo a desenvolver-se diversos projetos, uns mais regionais (caso dos referentes aos países do Mar Báltico) e outros de cariz mais abrangente e que têm tido algum sucesso.

De entre os muitos que vêm sendo desenvolvidos optámos por estudar dois que pela sua importância para o espaço europeu, constituem referência na forma de condução e desenvolvimento de processos ,visando a criação de janelas únicas para todo o espaço europeu.

São eles:

- O projeto AnNa, que visa operacionalizar a diretiva 2010/65 CE e a criação da Janela Única Marítima

- O projeto MIELE, que visou o estabelecimento do modelo conceptual para criação da Janela Única Logística

## 5.2 – O projeto AnNa

Dados os avanços conseguidos no âmbito portuário com a utilização de sistemas de informação cada vez mais eficientes, foi crescendo, ao nível da UE - União Europeia, a necessidade de transformar as conquistas locais e nalguns casos nacionais, em algo que facilitasse o comércio marítimo no âmbito do território comunitário.

De entre os documentos e legislação entretanto publicados pelas estruturas da UE salientamos, neste capítulo, a Directiva 2010/65, de 20 de Outubro.

Logo no preâmbulo menciona o diploma que se pretende com o mesmo “facilitar o transporte marítimo e reduzir os encargos administrativos das companhias de navegação”. Este constitui um objetivo importante porque, em última análise, permitirá uma redução de custos que poderá ser refletida na redução do custo dos fretes.

Para além de recomendar aos Estados-Membros a utilização dos meios eletrónicos para a transmissão da informação em cumprimento das exigências da convenção FAL da IMO, incentiva-os para que promovam a cooperação entre as diversas autoridades intervenientes no comércio marítimo. Este constitui um aspeto importantíssimo uma vez que é sabido que nalguns países ainda constitui um esforço enorme a cooperação entre autoridades. Em Portugal este grande esforço já aconteceu vivendo-se atualmente um comungar de objetivos que constitui uma mais-valia para se atingirem os objetivos de desburocratização e harmonização de procedimentos no transporte marítimo.

Atendendo a que todos os Estados-Membros deverão cumprir a Directiva 2010/65, até 1 de Junho de 2015 e, no sentido de os auxiliar nos trabalhos preparatórios ao seu cumprimento, foi criado um projeto europeu com a designação de AnNa – Advanced Networks for Administrations.

Muito embora o projeto AnNa tenha o objetivo de promover a entreaajuda entre os Estados-Membros para o cumprimento da Directiva, nem todos os países perticipam com igual estatuto (ver Figura nº 13):



Figura 13 – Mapa participantes no projeto AnNa

. Assim, participam:

- Como parceiros 14 países - Bélgica, Bulgária, Chipre, Eslovénia, Espanha, França, Grécia, Holanda, Itália, Letónia, Portugal, Reino Unido, Roménia e Suécia

- Como observadores 10 países - Alemanha, Croácia, Dinamarca, Finlândia, Irlanda, Islândia, Israel, Malta, Montenegro e Noruega

- Como organizações observadoras - CESMA (Confederation of European Shipmasters' Associations), CLECAT (European organisation for freight forwarding, logistics and customs), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations), ECASBA (European Community Association of Ship brokers and agents), ECSA (European Community Shipowners' Association), EHMC (European Harbour Masters' Committee), EPCSA (European Port Community Systems Association), ESPO (European Sea Port Association), WSC (World Shipping Council), WCO (World Customs Organisation).

A missão de acompanhamento dos trabalhos do projeto AnNa, em representação de Portugal, cabe ao ex-IPTM. Com a desagregação desta estrutura, passou a ser o IMT – Instituto para a Mobilidade e Transportes a assegurar a representação, coadjuvado por técnicos dos portos de Lisboa e Leixões.

Atendendo a que o prazo para o cumprimento da Diretiva é até ao dia 1 de Junho de 2015, várias têm sido as dificuldades por que passam muitos países para o seu

cumprimento. No caso de Portugal o cumprimento foi facilitado pelo caminho já percorrido ao longo dos anos, nomeadamente a partir de 2008 com a implementação da JUP nos portos nacionais.

Tendo sido criados, no âmbito do projeto AnNa, cartazes com a visão de cada país sobre a aplicação da diretiva, é muito elucidativo o português, que se apresenta na figura nº )

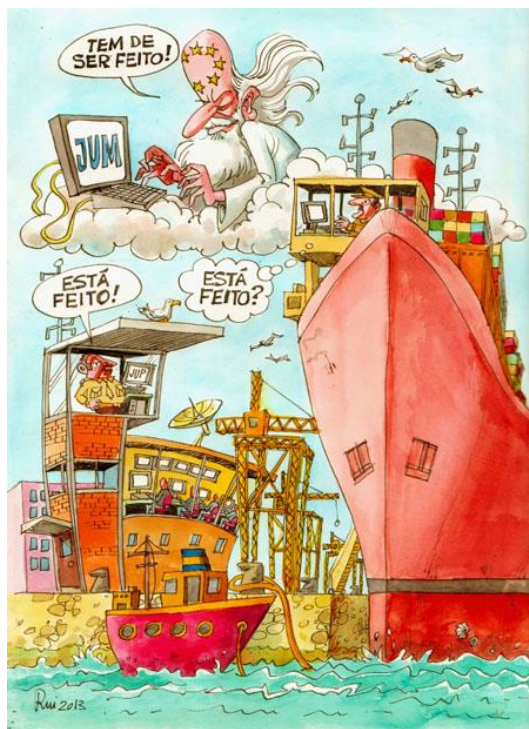


Figura 14 – Cartaz de Portugal no projeto AnNa

Na sequência da operacionalização do projeto passou a associar-se o projeto AnNa à criação de uma JUM – Janela Única Marítima.

Efetivamente será abusivo considerar-se que o cumprimento da diretiva, pelas suas exigências mínimas, possa constituir uma JUM. No entanto consideramos que tal poderá ser um embrião, muito válido, para que efetivamente se constitua, ao nível da União Europeia, uma Janela Única Marítima. A União Europeia e os Estados-Membros não deverão ficar pelo cumprimento da Diretiva 2010/65, mas ir mais longe e passar a exigir que todos os Estados-Membros cumpram princípios de harmonização e desburocratização efetiva no transporte marítimo não ficando sómente pelo cumprimento dos formulários FAL. Se tal se vier a verificar conseguiremos todos chegar à mencionada Janela Única Marítima europeia.

### 5.3 – O Projeto MIELE

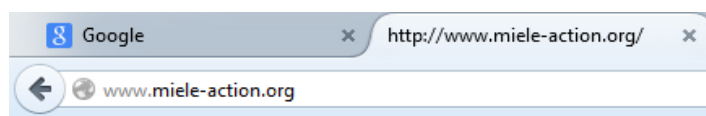
O Projeto MIELE - Multimodal Interoperability E-services for Logistics and Environment sustainability, foi um projeto criado no seio da União Europeia, no âmbito da RTE-T – Rede Transeuropeia de Transportes que teve por objetivo a criação de um demonstrador da futura JUL – Janela Única Logística.

Neste projeto, que decorreu entre Setembro de 2010 e Dezembro de 2013, colaboraram, entre outros, portos de vários países, nomeadamente da Alemanha, Chipre, Espanha, Itália e Portugal (ex IPTM, Leixões e Lisboa). A coordenação, que pertenceria ao Ministério dos Transportes de Itália, foi delegada na empresa italiana RINA – Registro Italiano Navale.

A definição do modelo conceptual da futura JUL foi uma tarefa cometida ao INESC TEC – Instituto de Engenharia de Sistemas e Computadores – Tecnologia e Ciência, do Porto, tendo sido igualmente desenvolvida uma plataforma interoperável destinada a colocar ao serviço da futura JUL.

O demonstrador criado no âmbito do projeto foi validado pelos stakeholders envolvidos e conclui-se pelo seu funcionamento, na sessão de encerramento do processo em Dezembro de 2013, no auditório do porto de Leixões.

De acordo com este êxito, o site do projeto ([www.miele-action.org](http://www.miele-action.org)) deixando de estar ativo em inícios de 2014, passou a apresentar a imagem apresentada na figura 15



**It works!**

Figura 15 – Imagem apresentada no site do projeto MIELE

Tendo tido como fonte de inspiração o modo de funcionamento das redes de correio expresso bem como das plataformas de contratação de serviços de mobilidade, este



projeto teve a sua continuidade a partir de Novembro de 2013, no projeto WiderMos ([www.widermos.eu](http://www.widermos.eu)) que se prevê venha a estar concluído até 2020.

A interconetividade entre sistemas é a base para o sucesso da futura Janela Única Logística, no entanto, para além do demonstrador já criado haverá que inovar no sentido de que cada vez mais stakeholders possam participar na construção da JUL europeia.

De notar a liderança de ambos os projetos por Itália e ainda a representatividade de diversos portos europeus que revela a importância dos mesmos no contexto da logística e ainda a experiência já detida na operação de janelas únicas portuárias.

A interconexão entre estes sistemas de informação será de uma importância fundamental para o êxito da criação da Janela Única Logística Europeia.

## **6 – Cibersegurança nos sistemas de gestão portuária**

A segurança dos sistemas de informação será sempre um trabalho sem fim à vista. Assim como os sistemas de gestão portuária, estão sempre em evolução e nunca se deverá considerar que temos um sistema perfeito.

No entanto teremos sempre que tentar ter o sistema mais perfeito e altamente protegido no sentido de não ser possível a sua intromissão por agentes estranhos e não autorizados.

Os sistemas de gestão portuária, neles se compreendendo as JUP's, as JUM's, os PCS ou as JUL's, terão que estar protegidos de ataques estranhos e ter capacidade para estar disponíveis 24h x 7 d. Para isso será necessário ter consciência de que se trata de software e de hardware que terá que ter associadas proteções especiais devido à sua importância no sector marítimo-logístico.

As organizações nacionais e internacionais, nomeadamente o Gabinete Nacional de Segurança e a ENISA, têm vindo a desenvolver esforços no sentido de alertarem e dotarem as diversas organizações estatais e privadas de meios de defesa contra o terrorismo informático, lutando igualmente pela defesa do funcionamento dos sistemas de informação.

A criticidade de alguns sistemas impõe cuidados especiais dos responsáveis, uma vez que o seu não funcionamento pode implicar enormes prejuízos às organizações. É este o caso dos atuais sistemas de gestão portuária existentes, uma vez que a inoperacionalidade de um sistema de um porto pode acarretar prejuízos enormes não só para as autoridades mas igualmente para todos os outros stakeholders.

## **6.1 – A questão da segurança nos primeiros sistemas portugueses de gestão portuária**

Quando em 1993 se deu início à entrada em funcionamento do primeiro software de gestão portuária na APS com o sistema SINAVE, as questões relacionadas com a segurança do sistema estavam longe de ser uma preocupação dos responsáveis. O objetivo principal centrava-se na colocação em funcionamento de um software que fosse capaz de aliviar a carga burocrática inerente à movimentação de navios e mercadorias.

A questão da defesa contra ataques informáticos era pouco relevante no início da década de noventa, nomeadamente porque os conhecimentos informáticos da maior parte das pessoas que trabalhavam nas organizações eram muito reduzidos. Por esse motivo a probabilidade de se efetuarem ataques a determinados sistemas era quase impensável.

## 7 - Que futuro para os Sistemas de Informação Portuários?

Como já se referiu anteriormente, em Portugal os diferentes projetos dinamizados pelas autoridades portuárias convergiram para um projeto único nacional – o PIP’e – que veio a dar origem à JUP, não tendo sido possível, por questões diversas que já foram igualmente referidas, a criação da JUNP – Janela Única Nacional Portuária.

Mesmo com os constrangimentos verificados, foi possível derrubar variadíssimas barreiras que faziam com que nos portos nacionais imperasse demasiada burocracia. Assim nasceu a JUP possível, que, não obstante, foi, naquela época, um dos sistemas mais avançados no espaço comunitário. De tal modo se verificou esse avanço que, na sequência da publicação da Diretiva UE nº 2010/65, os portos portugueses já estavam preparados para a sua aplicação.

Sabemos onde estamos. No entanto parece ser cada vez mais previsível a evolução dos sistemas de informação de que nos servimos no dia-a-dia. E essa evolução passará necessariamente pela interligação e intercomunicabilidade dos sistemas existentes. Daí que seja fundamental a utilização de informação harmonizada para que os sistemas possam entender-se, ainda que salvaguardando as realidades existentes em cada um dos portos. De outro modo terão de ser criados “conversores” que poderão vir a desempenhar esse papel mas que nem sempre funcionam na totalidade dos casos. Em Portugal, e numa lógica semelhante, a Administração Pública criou a Plataforma de Interoperabilidade (IAP – [www.iap.gov.pt](http://www.iap.gov.pt)) que visa, precisamente, “... dotar a Administração Pública de ferramentas partilhadas para a interligação de sistemas, federação de identidades, fornecedor de autenticação, messaging, pagamentos, entre outras, que permitam de uma forma ágil e com economia de escala, a composição e disponibilização de serviços electrónicos multicanal mais próximos das necessidades do cidadão e empresas.”

De igual modo, a Estratégia Nacional para o Mar prevê a existência de um nó nacional de interface com o projeto europeu CISE (Common Information Shering Environment - [http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs\\_fisheries/consultations/cise/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/dgs/maritimeaffairs_fisheries/consultations/cise/index_en.htm)), denominado NIPIMAR<sup>1</sup>, através do qual haverá partilha de informação sobre o panorama marítimo dos diversos estados e agências marítimas europeias, visando a criação de um panorama marítimo europeu consolidado para a vigilância cooperativa desse espaço.

---

<sup>1</sup> Desenvolvimento do nó nacional de integração e partilha de informação do mar, incluindo a componente alarmística que poderá integrar sistemas de alerta precoce e gestão de riscos (<https://infoeuropa.eu/ocid.pt/files/database/000058001-000059000/000058109.pdf>)



Não seria oportuno que, à semelhança do que por um lado se observa na AP portuguesa e na área da vigilância marítima em particular, enveredar-se, também por algo semelhante para a comunidade portuária? Ou seja existir uma colaboração efetiva entre diferentes organizações que colaboram no sentido de um objetivo comum - a defesa dos interesses do país.

Nos últimos anos têm sido vários os projetos que, no âmbito da União Europeia, vêm abordando o tema da Janela Única Portuária, da Janela Única Logística, da Janela Única Marítima e da Janela Única Nacional.

Um dos projetos que decorreu entre Janeiro de 2010 e Junho de 2013 e que apresentou variadíssima informação sobre a matéria prespetivando a evolução dos sistemas de informação em funcionamento, é o e-Freight Project - European e-Freight Capabilities for Co-modal Transport.

Este projeto pretendeu desenhar a interoperabilidade dos processos de negócio entre as organizações e ainda dos diversos modos de transporte, no sentido de ser possível a verificação e o controlo da movimentação de meios de transporte e de mercadorias, no espaço europeu.

Para a concretização desse objetivo apontou (entre outras tarefas) para o desenvolvimento de uma NGNSW - Next Generation National Single Window, uma aplicação B2A, que deverá possibilitar a todas as partes intervenientes no negócio de transporte de mercadorias (no espaço europeu) terem à sua disposição um só ponto de entrada de informação e pesquisa, para concretização do negócio.

Igualmente as suas conclusões apontam para a criação, ao nível central da União Europeia, de uma aplicação A2A, que facilite a troca de informação no âmbito da NGNSW, competindo-lhe, de entre outros, manter atualizado e harmonizado o sistema.

É importante igualmente referir que um dos objetivos, que constitui um desejo de operadores, há muito adiado, é a criação do documento eletrónico único de transporte (waybill).

## **Conclusões**

Os países que têm no seu território espaços que, banhados por mar, conseguem transformá-los em locais de passagem de mercadorias, são uns privilegiados! Os portos constituem elos abertos à circulação de mercadorias e da sua eficácia e eficiência, como facilitadores do comércio nacional e internacional e instrumentos da globalização, depende em muito a economia. É do conhecimento geral que uma percentagem muito elevada (oitenta a noventa por cento) do comércio mundial se faz através do meio aquático.

Tradicionalmente, os portos eram espaços fechados onde a informação dificilmente circulava. Quanto mais as autoridades pretendiam ter conhecimento efetivo do que circulava, mais alguns operadores se fechavam e apenas transmitiam o que era minimamente necessário para que a sua mercadoria ou o meio de transporte de que eram responsáveis, fosse despachada e/ou libertado do porto.

Com a tendência cada vez maior da liberalização do comércio mundial, verificou-se um aumento significativo das trocas comerciais efetuadas através dos portos. Com a tendência, cada vez maior, de as empresas trabalharem com stocks mínimos, é notória a necessidade de os tempos de imobilização de navios e mercadorias nos portos, ser cada vez menor.

Não deveremos nunca esquecer-nos que “tempo é dinheiro”, e hoje existe a consciencialização geral nas diversas autoridades que intervêm no despacho de navios e mercadorias, que a economia do país depende, também, da rapidez com que se actua nas autorizações e despachos inerentes à circulação das mercadorias e meios de transporte, nos portos.

Depois das intervenções de diversas organizações internacionais, nomeadamente da IMO, União Europeia, Organização Mundial do Comércio (WTO), Organização Mundial das Alfândegas (WCO) e outras, a mensagem foi sendo assimilada aos mais diversos níveis, e assiste-se hoje a uma cada vez maior transparência nas relações comerciais efetuadas por via marítima.

Os portos portugueses não foram exceção!

Desde a década de oitenta (do século XX) que se verificaram projetos de modernização e facilitação nos principais portos portugueses (casos de Lisboa e Aveiro).



A década de noventa foi fundamental ao nível geral dos portos portugueses, uma vez que logo em 1990 através do Decreto nº 13/90, de 9 de Maio o estado português deu o seu grande contributo e fez aprovar para adesão, a “Convenção sobre a Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965”.

Em 1991, o porto de Lisboa coloca em funcionamento o SIGENA. No porto de Sines entrou em funcionamento, em 1993, o software SINAVE. No mesmo ano, no porto de Viana do Castelo, deu-se início à laboração através do CDN. Os restantes portos nacionais foram seguindo o exemplo uma vez que, através da Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 28 de Outubro, se impunha o modelo adotado pelo porto de Sines a todos os portos portugueses.

Com a evolução dos tempos, mas fundamentalmente com a vulgarização dos meios de transmissão eletrónica de dados foi possível, a partir de 2003, iniciar-se o processo natural da harmonização de procedimentos nos portos portugueses.

Normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos nos portos portugueses, foi o fundamento para a criação do projeto PIP’e – Procedimentos e Informação Portuária eletrónica. Nele participaram todos os portos portugueses (do Continente e das Regiões Autónomas), sob a égide da APP – Associação dos Portos de Portugal.

O projeto PIP’e foi fundamental para a modernização dos portos portugueses!

Em resultado da aplicação do Modelo de Referência Nacional, nasceu a Janela Única Portuária.

Da colaboração entre todas as autoridades com intervenção no despacho de navios e mercadorias, atingiu-se um estado de eficiência nunca verificado nos portos nacionais e pouco comum se comparado com a realidade dos portos internacionais – Navios e mercadorias colhem autorizações e despachos antes ou no momento em que entram em qualquer porto nacional!

Foi uma grande evolução para a época!

Daí o título deste trabalho!

Mas o mundo não pára e o mundo portuário na sua lógica de facilitador do comércio mundial não poderá ficar pelos sucessos já alcançados.

Em Portugal trabalha-se no sentido de aperfeiçoar, cada vez mais, o modelo em funcionamento, nomeadamente pela integração de representantes dos portos portugueses em projetos internacionais onde se identificam novas potencialidades dos sistemas de informação e gestão portuária.



Projetos como o MIELE e o AnNa, são exemplos concretos de novos paradigmas que estão/estarão a dar resultados práticos.

A janela única portuária tem a sua continuidade evolutiva na Janela Única Logística e à Janela Única Marítima.

A interligação entre os diversos sistemas de informação é uma realidade cada vez mais próxima, no entanto nada será possível sem a componente humana presente em todas as organizações. Sem a motivação com que se apresentam e se colabora com os projetos, dificilmente serão concretizáveis e a evolução, que todos desejamos, será retardada ou ficará pelo caminho.

Para que a desejável integração entre sistemas se concretize haverá necessidade de criação de normas que possam contribuir para que as plataformas sejam interoperáveis. Esse é um desafio que embora esteja já no terreno, tem muito ainda para evoluir uma vez que a questão da interoperabilidade não se confina aos aspectos de natureza técnica. Este princípio não poderá/deverá depender da vontade ou dos interesses comerciais de fabricantes de software, mas sim dos destinatários da desburocratização que, em última análise, somos todos nós. Os portos deverão saber liderar o processo, suscitando a inversão do paradigma.

E no futuro, como será? E se num futuro próximo conseguirmos a transmissão da informação e autorizações/despachos de movimentação de navios e mercadorias através da voz ou, no cumprimento de determinadas premissas, os despachos e autorizações serem dadas automaticamente?

Hoje já é possível proceder à gestão de processos de qualquer parte do mundo, não havendo razão para atrasos e menos eficiência no decorrer das operações portuárias.

Já muito caminho foi percorrido, no entanto, em Portugal, ainda não foi criada uma Comissão de Acompanhamento e Simplificação de Procedimentos. Existem Fora de Simplificação Locais (nos principais portos nacionais) mas não existe uma visão nacional da simplificação de procedimentos. Deste modo está a perder-se todo um trabalho de harmonização de procedimentos nacional, que se tinha conseguido com a implementação da Janela Única Portuária em 2008.

## **Bibliografia**

- A Survey of Single Window Implementation, WCO paper No 17, August de 2011
- Ambiente sem Papel para as Alfândegas e o Comércio, Decisão nº 70/2008/CE, Parlamento e Conselho Europeu, Janeiro 2008
- Cane, T. & Katsoulakos, The e-Freight Next Generation Single Window for Trade and Transport, 2011
- Choi, Jae Young, A Survey of Single Window Implementation, WCO Research Paper N° 17, 2011
- Código Aduaneiro Tributário, Autoridade Tributária, 2013
- Cómo Construir un Entorno de Ventanilla Única, Compendio de la OMA, Vol1, OMA, 2012
- Data Simplification and Standardization for International Trade, Recommendation No 34, UN/CEFACT, December 2010
- Electronic Means for the Clearance of Ships, FAL. 35/5/1, IMO, November 2008
- Establishing a Legal Framework for International Trade Single Window, Recommendation No 35, UN/CEFACT, December 2010
- Estratégia Nacional para o Mar, Decreto-Lei nº 163/2006, de 12 de Dezembro, Lisboa 2006
- Factual Report on European Port Sector, European Sea Ports Organization, 2005
- Formalidades de declaração exigidas aos navios à chegada e/ou à partida dos portos dos Estados-Membros, diretiva 2010/65/UE, JOUE, Outubro 2010
- Glossary of International Customs Terms, World Customs Organization, 2013
- Guidelines for setting up a Single Window System in Maritime Transport, FAL. 5/Circ.36, IMO, November 2011
- Haddad, Mona e Juhel, Marc, “Trade and Transport Facilitation Assessment”, World Bank, 2010
- How to build a Single Window environment, vol 1, WCO, 2012



- How to Develop a Port Community System, European Port Community Systems Association, Brussels 2011
- Inventory of Port single Windows and Port Community Systems, Portel, SKEMA, November 2009
- Katsoulakos, Takis, EU Maritime Single Window – Development Guide and Check-list, Inlecom Systems Ltd, December 2013
- Key factors in establishing single windows for handling, Economic and Social Commission for Western Asia (ESCWA), United Nations, New York, 2011
- Les Echanges de Données Informatisées Portuaires, Monographies de la CNUCED, Nations Unies, 1993
- Manual de usuario ICS, versión 4, Portic Barcelona SA, Barcelona, 2012
- Manual de Usuario Portic Reports, versão 1.3, Portic, Outubro 2011
- Memoria Annual 2010, Autoridad Portuaria Valência, 2011
- Oliveira, Carlos, A Single Window for Logistics, Sines, 2011
- Plano Estratégico de Transportes – 2008-2020, MOPTC, Maio 2009
- Plano Estratégico dos Transportes – Horizonte 2014-2020, Governo de Portugal, Abril 2014
- Port Data Exchange Systems, Maritime Transport Coordination Platform, April 2006
- Portal Marítimo Portuário - Conclusões do Estudo, Cap Gemini Ernst & Young, Lisboa, Dezembro 2001
- Portal Marítimo Portuário – Relatório Final, Cap Gemini Ernst & Young, Lisboa, Setembro 2001
- Porter, Michael, The Competitive Advantage of Nations, Harvard Business Review, 1990
- Recommendation and Guidelines on establishing a Single Window, Recommendation 33, UN, 2005
- Recommendation and Guidelines on Establishing a Single Window, Recommendation No 33, UN/CEFACT, 2005
- Regulamento Aduaneiro da União nº 952/2013, Parlamento e Conselho Europeu, 9 de Outubro de 2013



- Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 16 de Novembro
- Revised IMO Compendium on Facilitation and Electronic Business, FAL. 5/Circ.35, IMO, September 2011
- Simplex do Mar, Agência para a Modernização Administrativa, Lisboa, Agosto de 2011
- Single Window, Review WCO news nº 72, October 2013
- Single Window Implications for Customs Administrations, WCO, November 2008
- Single Windows considering the port reporting formalities directive, EC-DG MOVE, October 2010
- Sousa, Gonçalo Vasconcelos, Metodologia da Investigação, Civilização Editora, 2005
- Specification of National Single Windows – EU Maritime Single Window development, EMAR, Janeiro 2014
- Teleinformatics Links between Ports and their Partners - Final Report of the Action COST 330, Directorate General Transport, European Commission, Luxembourg 1998
- The Evolving Role of Seaports in Global Maritime Logistics, Directorate-General for Internal Policies, European Parliament, 2009
- The role of Port Community Systems in the development of the Single Window, EPCSA, Jun 2011
- Travassos, Luis Carlos, Inteligências Múltiplas, Revista de Biologia e Ciências da Terra, 2001
- Tsen, Jonathan Koh Tat, Ten years of single window implementation: Lessons learned for the future, Economic Commission for Europe, UN, 2011



## **ANEXOS**