

## CONFERÊNCIA DA APIBARRA NO PORTO DE LEIXÕES

# Qual o papel do Piloto de Barra?

A sede da APDL – Administração do Porto de Douro e Leixões recebeu, na quinta-feira da passada semana, a III Conferência APIBARRA – Associação dos Pilotos de Barra e Portos. O dia juntou pilotos e administradores de portos de todo o país e de alguns internacionais.

Ricardo Fonseca, presidente do Conselho de Administração da APDL, na sessão de boas-vindas lembrou que “a segurança portuária, na sua vertente terrestre ou marítima, constitui hoje, e crescentemente, um pólo de especial atenção e acompanhamento para quem tem responsabilidades na gestão portuária”, e avançou com alguns dados sobre as “questões de segurança marítima que têm merecido um especial interesse e acompanhamento por parte da autoridade portuária de Leixões”.

Segundo Ricardo Fonseca, nos últimos anos a ADDL tem feito investimentos que visam ter em atenção o papel do piloto de barra no contexto da operação marítimo-portuária: “Instalação e operacionalização do primeiro VTS portuário no país (em 2000); aquisição de rebocador ASD de 45 toneladas de força de tracção; “Aquisição de lanchara de pilotos de 16 metros; manutenção de fundos, através de aperfeiçoamento dos sistemas de monitorização e dragagem, com aquisição e operacionalização de equipamento de sondagem e melhoria da capacidade de resposta em tempo e características técnicas e operacionais das dragas controladas; aprofundamento e aumento do raio da bacia de rotação no anteporto; e elaboração de projecto de melhoria do assinalamento marítimo, por forma a dotar o porto com sistema de luzes de moderna tecnologia ao auxílio à movimentação dos navios de maior porte que demandarão as docas interiores em breve”.

O presidente do conselho da APDL realçou ainda que “o esforço que Leixões tem vindo a desenvolver para aumentar a sua competitividade



é hoje reconhecido, nomeadamente pelos seus clientes”, e exemplificou: “Passou o tempo em que qualquer notícia a propósito do nosso porto era uma crítica negativa. Ainda recentemente, uma instituição bem parca na produção de elogios, o Tribunal de Contas, reconheceu, louvando o trabalho que aqui se tem desenvolvido com resultados que são bem visíveis”.

O programa, vasto com palestras marcadas das 9 horas às 18, contava com contributos de vulto: Don Emilio Baúza, head of Technical Cooperation and Development Unit (European Maritime Safety Agency) falou do funcionamento EMSA e da proposta da Nova Directiva Port State Control; seguiu-se Duarte Lynce de Faria, representante do conselho de administração do Porto de Sines, que debateu “Qual a Responsabilidade Civil do Piloto?”; para abordar o tema “Portable Pilot Units”, a conferência contou com a presença de Malcon Watson, capitão da Navicom Dynamics.

Coube ao comandante Malheiro do Vale, piloto de Barra do Porto de Viana do Castelo, introduzir o tema “Procedimentos de Segurança/Qualidade”. De acordo cm o piloto vianen-

se uma das formas que o seu porto encontrou para aumentar o grau de qualidade nos procedimentos de segurança foi fazendo a “Análise de acidentes e incidentes”, a ideia passa por “aprender com os erros, e mudar mentalidades, passando da cultura da culpabilização/omissão para a cultura de transparência”.

Por sua vez, o comandante Mário Vieira, piloto de Barra do Porto de Leixões, na sua intervenção – “Segurança e Cultura de Grupo”–, lembrou que “nos últimos 50 anos ocorreram algumas mudanças no paradigma da segurança”, defendendo que “devemos construir uma base de conhecimento para corrigir erros/acidentes”.

Seixas da Fonseca, em representação de Natércia Cabral, presidente do Conselho Directivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, felicitou a APIBARRA e a APDL pelo “elevado nível das apresentações”, considerando “espectável” que “as experiências descritas passem a ser implementadas por outros parceiros”.