

RELATÓRIO 42ND EMPA GENERAL MEETING

Data: 16 a 17 de Abril de 2008

Local: Hogere Zeevaartschool / The Antwerp Maritime Academy – Antwerp/Bélgica

Participantes: Presidente APIBARRA, APSS – Manuel Pedreiro, APS – José Paradelo Miguel Vieira de Castro, EPIBAL – Francisco Segunda, e Cte. Manuel Casaca.

Introdução

Tendo acalmado a tormenta, relativamente à política da UE, no que diz aos portos, voltou a EMPA a temas mais técnicos nomeadamente, no que diz respeito à responsabilidade civil do Piloto e novas tecnologias.

Neste último capítulo, destacaram-se o Projecto *MarNIS – Maritime Navigation Information Systems*, que se encontra em fase de testes e com apresentação prevista para 15 e 16 de Outubro em Lisboa, o *Unmanned Port Traffic Control System – UNPORTRACS*, *Intuitive Operation and Pilot Training When Using Marine Azimuthing Devices – AZIPILOT*, bem como novos sistemas de acostagem para *VLCV – Very Large Container Vessels* e *ULCV – Ultra Large Container Vessels*.

Também entendeu a EMPA, à semelhança do que já havia feito a APIBARRA, abrir a conferência ao exterior contando mesmo com um orador “hóstil”, o Sr. Alfons Guinier Secretário-Geral da *European Community Shipowners Association – ECSA*.

Os trabalhos distribuíram-se por 2 dias, com horário das 09:00 às 17:00 no primeiro dia e das 08:30 às 14:30 no segundo dia.

Durante as interrupções nos trabalhos, foi-nos possível visitar vários expositores com diferentes equipamentos de interesse à nossa actividade, *PPU's*, equipamento de protecção, cursos com modelos tripulados, etc.

De salientar a melhoria substancial no que diz respeito às instalações onde decorreu a GM.



1º Dia

- 1. Opening of the meeting***
- 2. Approval of Agenda & time schedule***
- 3. Approval of Minutes of the 41st GM Bremen***
- 4. Application for Membership - Russia***
- 5. “Shipowners – Pilots a common course”***
- 6. Pilot’s Liability***
- 7. MarNIS - Maritime Navigation Information Systems***
- 8. Unportrcs - Azipilot***
- 9. Status of Pilots***
- 10.EMPA/IMPA Safety Campaign 2007***
- 11.President’s Report***
- 12.Secretary General Report***
- 13.News from Member Countries***
- 14.Technical and Training Sub-Committee Report & Meeting***
- 15.Deep Sea Committee***

1. Opening of the meeting

O Presidente Dieter Bloch, deu as boas vindas as todos os presentes e congratulou-se com a forte presença dos associados da EMPA, em que só um país não pôde estar presente. Foi efectuada uma saudação especial a Nick Cutmore, Secretário-Geral da *International Maritime Pilot's Association* - IMPA, aos patrocinadores e ao Cte. Blonde, Director da *Hogere Zeevaartschool*, tendo sido feita uma breve resenha da actividade desta Escola Náutica.

A instituição trabalha em estreita cooperação com os *stakeholders*, o que permite uma formação adequada às necessidades do sector, apostando numa combinação entre tradição e inovação. Fundada no século XIX, tem cerca de 600 alunos dos quais cerca de 30% são estrangeiros, número que tem vindo a aumentar consideravelmente, devido á falta que se faz sentir a nível europeu de oficiais da marinha mercante, o que já se repercute também em alguns países europeus, na dificuldade de obtenção de candidatos adequados para Pilotos.

2. Approval of Agenda & time schedule

3. Approval of Minutes of the 41st GM Bremen

Apresentadas pelo Secretário-Geral Cris Lefèvre e aprovadas por unanimidade.

4. Application for Membership – Rússia

Após uma série de contratempos e várias tentativas de candidatura a membro, a Rússia foi admitida como associada da EMPA por unanimidade.

Em breve resumo a Rússia possui 186 Pilotos, distribuídos por 6 portos, sendo em todos eles a Pilotagem obrigatória, existindo Pilotos pertencentes ao Estado e outros trabalhadores por conta de outrem, que entram em competição o que tem trazido alguns problemas de segurança, devido à falta de regulação do Estado.

5. “Shipowners – Pilots a common course” – Alfons Guinier

O Secretário General da ECSA, começou por dar uma perspectiva da associação que representa.

Cerca de 90% do comércio quer europeu quer global é efectuada por transporte marítimo, sendo que 21.7% da frota mundial arvora o pavilhão da UE, e 41% da mesma é controlada por armadores europeus.

Da consulta feita pela comissão em 2007, entendeu a ECSA que numa futura política portuária deveria ser observada uma maior capacidade dos portos com melhores ligações ao *hinterland*, mercados abertos, livres e com concorrência leal entre portos e dentro dos portos. O não abuso de posições dominantes, a não imposição de serviços incluindo a

Pilotagem, preços justos e transparentes, bem como a abolição de leis de trabalho obsoletas e restritivas são outros dos pontos fundamentais.

Foi feita a evolução da política portuária desde Dezembro de 1997 com o *Green Paper on Sea Ports and Maritime Infrastructure*, até ao último documento publicado em Outubro de 2007 *New European Port Policy*, documento que não contém qualquer tipo de propostas legais, apenas *soft law*.

Este documento assenta em quatro princípios: o fornecimento livre de serviços, o direito de negócio, livre circulação de pessoas e livre circulação de bens, através da aplicação das leis da concorrência já existentes na UE, princípios aliás totalmente apoiados pela ECSA.

Em relação à Pilotagem foram expostos vários pontos a saber: a segurança é alargada pela utilização da Pilotagem quando requerida, deverão ser efectuadas matrizes de risco antes do estabelecimento da obrigatoriedade do serviço de Pilotagem (no entender do orador a Pilotagem não é um serviço público, o Piloto é um conselheiro do Comandante, mantendo o Comandante o comando do navio), Pilotagem assistida de terra deverá ser mais desenvolvida, a falta de Pilotos começa a ser um problema em certas zonas, deverão ficar estabelecidos quais critérios de certificação dos Pilotos, as posições monopolísticas “*de facto*” não devem ser abusivas e por fim a deve ser ampliada a autorização dos certificados de isenção de Pilotagem.

Como proposta lançada para os Pilotos ficou o desafio de a Pilotagem tal como qualquer actividade estar mais aberta à inovação, adaptando-se às contínuas mudanças, melhoria do diálogo entre os *stakeholders*, e que, qualquer medida que vise alteração em relação à actividade da Pilotagem deverá ser tomada localmente e não a nível europeu, devido à especificidade da actividade.

Como é óbvio foi grande a discussão para rebater estes pontos principalmente no que diz respeito ao serviço público em que existe diversa doutrina europeia que considera a Pilotagem como serviço público e até o próprio comissário Jacques Barrot o considerava.

Em relação à inovação foi contraposto o projecto MarNIS, investimento em lanchas, certificação de qualidade e formação entre outros.

6. Pilot's Liability – Prof. Dr. E. Van Hooydonk / Capt. Laffoucrière

O Prof. Van Hooydonk, abordou o tema da Responsabilidade Civil na óptica de, se seria pertinente, a existência de uma directiva comunitária nesta matéria.

Foi feita uma ligeira abordagem aos regimes nacionais, europeus e internacionais em vigor, no que diz respeito à responsabilidade civil e criminal e os argumentos favoráveis ou não à criação de uma directiva comunitária.

Face aos argumentos a favor e contra verifica-se, no entender do orador, um imbróglio jurídico pois tanto poderá ser viável ou não tal situação, cabendo aos Pilotos defenderem ou não, a mesma, especialmente porque em alguns casos as organizações poderão ficar mais prejudicadas face à situação actual.

O nosso colega do Le Havre fez uma abordagem relativa aos diferentes quadros jurídicos europeus no que diz respeito à responsabilidade civil.

A Pilotagem como é do conhecimento geral poderá dizer-se que contém aspectos de serviço público, aspectos de lei privada e é uma possível fonte de perdas / indemnizações.

Foi especificado o regime de responsabilidade civil francês, belga, sueco, polaco, português e inglês.

Em conclusão, a limitação da responsabilidade tem as suas origens no limite de responsabilidade dos armadores, que é o princípio básico do Direito Marítimo Internacional (LLC 1976). Nos países analisados os Pilotos ou têm isenção ou responsabilidade limitada e, por fim, o facto de a limitação da responsabilidade dos armadores estar a tornar-se impopular, poderá levar ao aumento da responsabilidade destes, bem como a dos Pilotos, o que implicará o aumento dos seguros reflectindo-se este custo nas taxas de Pilotagem.

Devido à grande importância deste tema para nós foram pedidas as apresentações aos oradores encontrando-se as mesmas na área reservada da APIBARRA.

7. *MarNIS - Maritime Navigation Information Systems - Maarten Betlem*

Este projecto que já se encontra em fase de testes, tem vindo a merecer forte interesse por parte da EMPA, visto ser um projecto que envolve tecnologia revolucionária. Para além da possibilidade de comunicação de dados entre o navio e a estação de VTS e vice-versa, consubstancia-se no *Port Operational Approach and Docking Support System – POADS*, um *Portable Pilot Unit – PPU* muito mais evoluído pois permite durante o trânsito do navio no canal recolher informação em tempo real de: méteo, correntes, sondas, evolução das zonas de resguardo, tráfico, avisos à navegação, informações sobre as características dos caís e equipamentos dos mesmos, variação de calado em função do movimento do navio, entre outra informação. Possui também um *Docking System* em tudo semelhante aos PPU's actuais mas com um grau de precisão ainda maior.

No mesmo projecto, em fase experimental está incluído o *Web Mapping*, que não é mais do que uma carta electrónica dinâmica por “camadas”, em que, partindo de uma base, permite ao Piloto ir sobrepondo informação que lhe parecer mais importante por *layers*.

A apresentação terá lugar em Lisboa nos dias 15 e 16 de Outubro, visto ser um dos únicos portos na Europa que já possui um sistema de *Dynamic Under Keel Clearance (DUKC)* operacional e com valores muito precisos.

Os interessados em estarem presentes na apresentação, deverão enviar um e-mail para geral@apibarra.pt

Mais informação disponível no *site*: www.marnis.org

8. *Unportrcs - Azipilot*

Contra todas as expectativas o novo responsável pelo *Technical Committe*, o Vice-Presidente David Williamson, mostrou bastante trabalho no que diz respeito a novas tecnologias que poderão vir a interferir na actuação do Piloto.

O projecto megalómano, no entender geral, *Unmanned Port Traffic Control System –*

UNPORTRACS, que tal como o nome diz, pretende no futuro, que existam estações de VTS “não tripuladas”. Recorre a inteligência artificial pretendendo-se assim reduzir os perigos nos portos, evitar o congestionamento, controlar a entrada e saída dos navios e aumentar a segurança e protecção.

O VTS passaria a trabalhar como um “controlo remoto virtual”, estando o navio permanentemente sobre controlo, estabelecendo-se de enfiamentos, *waypoints* para alteração de rumo, indicação sobre a velocidade de rotação, velocidade durante a navegação atracção e largada, etc.

Em termos de operação para os portos resultaria uma maior eficiência, visto permitir informar o tráfego de navios nos canais, informar quando os navios saíssem destes, determinação de obstáculos, tornando-se portanto determinante no que diz respeito áreas congestionadas e para navios rápidos ou transportando cargas perigosas.

Em termos de VTS os benefícios seriam em termos de apoio aos operadores, aumentando a sua eficiência, possibilitando a ausência destes durante as rendições, e para treinar novos operadores, possibilitando ao longo dos anos um aperfeiçoamento contínuo, que lhe permitirá adquirir uma experiência infinita no futuro possibilitando assim qualquer necessidade da presença de operadores.

Projecto ambicioso e muito perigoso no nosso entender, sendo da mesma opinião a UE, em que a quando da candidatura do projecto a apoios financeiros, foi salientado que existiam muitas dúvidas no que diz respeito à fiabilidade do projecto, não tendo sido levados em linha de conta os factores humanos, a falta de capacidade de resposta segura em situações críticas e com um baixo impacto em termos práticos não aumentando o fornecimento de informação já existente nos VTS’s “tradicionais”, quer ao nível do conhecimento quer ao nível da tecnologia já existente. Devemos mantermo-nos atentos a futuras evoluções.

Quanto ao *Intuitive Operation and Pilot Training when Using Marine Azimuthing Devices – AZIPILOT*, já nos parece de maior importância, tendo cerca de 15 parceiros a nível europeu e com subsídios da EU de 1.2 M€

Surgiu a necessidade de um estudo nesta área, pelo facto de cada vez se estar a tornar mais comum este tipo de propulsão na indústria do transporte marítimo, existindo alguma dificuldade de acompanhamento da evolução por parte dos Pilotos. O projecto visa contribuir com experiência para 4 áreas: modelos hidrodinâmicos, simulação marítima, treino marítimo e prática operacional. Numa segunda fase será feita uma avaliação das capacidades técnicas e industriais bem como em termos de regulamentação a criar, passando-se, na 3ª fase, à identificação das limitações técnicas e práticas, e por fim, na última fase, planificação de início de um novo ciclo, como se de um sistema de formação contínua se tratasse.

9. Status of Pilots

Aparentemente as dificuldades de comunicação não se limitam à APIBARRA, de acordo com o Secretário-Geral a campanha que foi realizada em Outubro de 2007, e ainda não se encontra concluída, faltando mesmo a informação relativa a algumas das maio-

res organizações. Esta informação trata-se fundamental pois permite estabelecer um termo de comparação entre todas as organizações europeias.

10.EMPA/IMPA Safety Campaign

Esta campanha de segurança teve como objecto avaliar as condições de embarque / / desembarque dos navios, contou com a informação de 37 associações incluindo Portugal tendo sido tratados um total de 4 392 relatórios, valores suficientemente significativos para que se possa fazer uma extrapolação para o resto dos países, tendo-se verificado em relação à anterior campanha de 2002 uma redução nas anomalias, encontrando-se neste momento o valor situado em 16.5 %.

Continua-se ainda a verificar que alguma da culpa pertence também aos Pilotos pois por vezes tendem a “facilitar” correndo riscos que poderão resultar em acidentes.

A IMPA desenvolveu com as organizações não governamentais mais importantes ligadas ao sector uma brochura com os cuidados a verificar a quando da transferência do Piloto.

A parceria também se estendeu à elaboração de uma brochura contendo todos os instrumentos da IMO destinada aos arquitectos navais com a designação de *Guidance for Naval Architects and Shipyards on the Provision of Pilot Boarding Arrangements*.

O treino dos próprios Pilotos mantém-se como crucial e uma prioridade da IMPA.

Por fim esta organização tem um documento na IMO (MSC82/21/17) que se encontra no Sub-Comité NAV com o objectivo de melhorar o aparelhamento das escadas de Piloto. Este trabalho deverá demorar algum tempo até produzir a totalidade dos seus efeitos pois está dependente da aprovação das novas emendas à SOLAS.

Os resultados da campanha poderão ser consultados nos *sites* da EMPA e IMPA.

11.President’s Report

Durante o último ano o presidente esteve envolvido num estudo que está ser elaborado pelos P&I Clubs relativos ao erro dos Pilotos, reuniões com a IMO, no que diz respeito à revisão do STCW que se pensa ser para 2012/2014, reuniões com a IMPA para reforço das relações internacionais (tendo sido determinado que a EMPA tratará dos assuntos relativos à Europa e IMPA os relativos ao resto do mundo) e por fim a deslocação ao *South European Pilot’s Meeting – SEP*.

12.Secretary General Report

O ano foi bastante activo, motivado maioritariamente pela política portuária europeia, com presença nos diversos *workshops* e reuniões com os *stakeholders*, bem como encontros com vista à resolução dos problemas relativos à competição na Dinamarca, Polónia e Finlândia.

Também esteve presente no SEP e reuniões na EU na MSecurity, com vista às altera-

ções a introduzir no ISPS, que visa entre outros aspectos criar um cartão de identificação para o Piloto, uniforme a nível europeu e, mais tarde, mundial.

13. News from Member Countries

De maior destaque:

Dinamarca: Em algumas áreas e no que diz respeito aos *Deep Sea Pilots*, encontram-se Pilotos reformados a trabalhar para agências de navegação entrando em competição directa com os serviços de Pilotagem já existentes. Foram revistos os acordos salariais, de folgas, férias e descanso pois está a verificar-se uma grande fuga de Pilotos para a Marinha Mercante, passando a ser cumprida a *EU Work Directive*.

Finlândia: Verificaram-se algumas tentativas de competição. A operação consistia na oferta do serviço de Pilotagem juntamente com o de reboque através de empresa de rebocues, recorrendo a Pilotos reformados. Ao nível da formação, uma necessidade de maiores investimentos. Face à política europeia e à possibilidade de ser estabelecido o inglês como língua oficial da área portuária, foi encomendado um estudo pelo Estado a uma empresa de consultadoria, que concluiu que tal situação na Finlândia era completamente inviável. Taxa de Pilotagem mantém-se congelada há 10 anos.

Irlanda: Verificou-se um aumento dos actos de Pilotagem em cerca de 10%; tem Pilotos como trabalhadores dependentes e outros independentes, e tornou-se obrigatória a formação em *Bridge Ressource Management*, e treino em modelos. O porto de Dublin dá muitos PEC's incluindo a navios de cargas perigosas, devido ao facto de a maior parte do tráfego ser efectuado por pequenos navios tanques e navios Ro-Ro que operam regularmente e com boas capacidades de manobra. Existem situações em que neste tipo de navios não tendo os Comandantes PECs, muitas vezes ele efectua a manobra, tendo-se verificado alguns problemas com pequenos acidentes, pelo facto de o navio seguir com Piloto a bordo mas a manobra ser efectuada pelo Comandante.

Malta: Os Pilotos passaram a ser contratados por uma empresa privada, para além dos projectos de formação e desenvolvimento dos portos estabelecidos com a *Marin*, a formação implica também, entre outros elementos, a passagem por cursos de simulação. O treino das tripulações das lanchas também é obrigatório. Um dos Pilotos encontra-se acusado criminalmente por causa de um cabo que se partiu e atingiu um amarrador. Total de Pilotos 14+1 a praticar.

14. Technical and Training Sub-Committee Report & Meeting

São vários os problemas técnicos a merecerem análise por este grupo.

Em primeiro lugar as elevadas velocidades em MDAV, algumas das quais a chegar aos 9 nós. Os Pilotos tendem a adequar-se a este tipo de navios, mas o problema é que já não nos afecta só a nós tais constrangimentos, mas também para navios que se encontrem atracados à sua passagem, e especialmente aos rebocadores, tendo já ocorrido alguns aci-

dentes.

Foi pedido aos diversos associados para darem contribuição para a resolução desta situação. A EMPA vai associar-se com a IMPA a ECSC e a ITA – *International Tugboats Association*, a ideia será de limitar a velocidade mínima a um máximo de 6 nós.

Em relação aos VLCS e ULCS também começam a surgir problemas em manter os navios atracados em segurança ao cais, devido às grandes áreas vélicas que os mesmos apresentam. Têm acontecido alguns casos em que com ventos de força superior à escala 7 de *Beaufort*, os navios largam literalmente sozinhos do cais, tendo inclusivamente ocorrido um acidente em Roterdão com o navio a ficar completamente á deriva. O problema prende-se basicamente com o projecto destes navios que possuem proas muito altas, só existindo pontos de amarração tradicionais e também com o facto de as distâncias dos cabeços nos cais não respeitarem as dimensões do navio, dando origem a que os cabos fiquem muito ao sopé. Como modo de resolver este problema colocam-se 3 hipóteses, que passam pela alteração dos projectos recorrendo à utilização de popas rebaixadas (já existentes) e proas mais baixas (mais difícil pois irá interferir com a navegação), existência de pontos de amarração adicionais ao longo do navio, bem como a utilização de guinchos mais fortes. A segunda opção passa pela instalação de sistemas de amarração adicionais como os sistemas de vácuo, e colocação de cabeços adicionais nos terminais com cargas de trabalho mais elevadas. E por fim a opção de recurso e mais barata, a colocação de rebocadores ao costado para permitirem que o navio opere, no entanto, com um senão, a disponibilidade dos mesmos.

No que diz respeito às lanchas de Pilotos está a ser desenvolvida uma base de dados a nível mundial conjuntamente com a IMPA, de modo não só a criar um arquivo “histórico”, como a se trabalhar no sentido de criar requisitos mínimos para este tipo de embarcações.

No que diz respeito às condições de embarque a EMPA e IMPA continuam fortemente empenhadas em resolver este problema, nomeadamente as portas de embarque no costado, os verdugos demasiadamente salientes, posição da escada demasiadamente a ré e preocupações relativas aos novos projectos de navios porta contentores.

15. Deep Sea Committee

Em relação ao outro comité que não nos interessa tanto directamente, os problemas prendem-se sobretudo com o aumento na dimensão dos navios, competição, necessidade de uniformizar as regras relativas ao Mar do Norte com as do Báltico, e por fim um problema que começa a ser transversal no Norte da Europa, a falta de candidatos e Pilotos, pois os Comandantes começam a ser muito melhor remunerados e com os mesmos dias de férias.

2º Dia

- 16. Council of Presidents***
- 17. Address IMPA***
- 18. EU Policy***
- 19. News from Member Countries***
- 20. Competition***
- 21. Financial Report***
- 22. Website Report***
- 23. EMPA Journal***
- 24. Any Other Business***
- 25. Invitation to EMPA GM 2009***
- 26. Closure of the Meeting***

16. Council of Presidents

O Conselho de Presidentes considerou da maior importância a certificação da Qualidade de todas as organizações de Pilotagem, devendo as mesmas evoluir para a certificação ISPO – *International Standard for Pilot Organisations*.

17. Address IMPA

Foram salientadas as excelentes relações existentes entre as duas associações, tendo sido reforçada a cooperação no que diz respeito à actividade junto da IMO. Foi também salientada a importância de cada associação fazer chegar junto à sua entidade reguladora o problema anteriormente referido, relativo às condições de embarque, de modo a aumentar a abrangência deste problema. Foi abordada mais uma vez a abertura das maiores organizações da indústria, IMPA, ICS, ISF, BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF, SIGTTO e NAUTICAL INSTITUTE, para a resolução deste problema.

Também os Pilotos deverão ter um papel mais importante nesta área não facilitando de modo nenhum. Neste sentido irá ser produzido pela IMPA um filme de segurança no que diz respeito a esta matéria.

18. EU Policy

Iniciou-se a apresentação com as alterações que a estrutura da DGTREN sofreu recentemente, tendo sido nomeado um novo comissário M. Ruete, e extinção da Direcção J que abordava as matérias de segurança, passando agora as temáticas relativas à Pilotagem para a Direcção G2, Transporte marítimo, política portuária e segurança marítima.

A nova política ambiental relativa às reduções das emissões dos navios terá seguramente repercussões complicadas no sector pois vai criar uma nova taxa, aumentando assim os custos do transporte marítimo.

No que diz respeito à política portuária europeia, vão continuar os *workshops* que visam fundamentalmente, obrigar à aplicação das *Environmental Guidelines* de modo uniforme na UE, o que não acontece actualmente.

Pretende-se também trabalhar na área do diálogo social e criação de linhas orientadoras no que diz respeito aos subsídios atribuídos pelo Estado aos portos.

No que diz respeito à parte logística vão ser efectuados estudos de modo a evitar os constrangimentos criados pelos afunilamentos na cadeia logística.

Pretende-se também a criação de um espaço marítimo europeu sem barreiras, uniformizando documentação e agilizando procedimentos ou seja, uma JUP ainda mais simplificada a nível europeu.

Foi criado o 1º dia Europeu do Mar com diversas exposições e conferências que contará com a presença da EMPA.

No que diz respeito às questões ambientais que têm provocados sérios problemas nos portos, também se propõe que seja alterada a directiva no que diz respeito às dragagens pois qualquer tipo de inerte era considerado como poluído, acarretando enormes custos. Ora, na realidade existiam muitas condições em que estes inertes eram limpos, e como tal poderiam ser tratados de outra forma com custos muito mais reduzidos.

Por fim foi feita uma breve explicação da actividade desenvolvida pela EMSA, cuja nova sede será brevemente inaugurada em Lisboa. Aumentou a sua frota de combate à poluição e o seu programa de actividades para 2008 poderá ser consultado em:

www.emsa.europa.eu

19. News from Member Countries

Grécia: A greve dos trabalhadores portuários tem criado um enorme problema, greve esta que à data já durava há 3 meses, tendo-se verificado uma queda de 70% nos movimentos, isto porque o governo pretende privatizar completamente os portos não garantindo o posto de trabalho aos actuais trabalhadores.

Também no que diz respeito à responsabilidade criminal, os Pilotos gregos têm tido alguns problemas. Num dos casos, um navio a navegar tocou no fundo tendo um calado de 8.60 m, com um Zh de 10.2 m e seguindo o navio a 4.0 nós. Depois da atracação e sem se ter verificado qualquer poluição, o Comandante e o Piloto reportaram às autoridades o ocorrido. Foram detidos e posteriormente julgados sem qualquer investigação do acidente, tendo sido condenados a 8 meses de prisão e multa de 3 000 € Num outro caso, numa manobra em estaleiro as duas asas da ponte tocaram, tendo sido Comandante e Piloto detidos durante 24 horas, não tendo ainda sido julgados. Mais uma vez não houve nenhuma inspecção.

Têm decorrido diversas reuniões com a Procuradoria do Ministério Público para que não sejam feitas detenções, sem pelo menos serem investigadas as causas dos acidentes.



Intervenção do Presidente da APIBARRA

França: Aumentou o movimento em cerca de 1.25%, ou seja os cerca os 340 Pilotos efectuaram cerca de 100 000 manobras. Alguns dos portos estão a passar a *Port Autonomie*, assumindo o modelo de *landlord ports* passando toda a operação comercial para o âmbito das empresas privadas. Também a falta de candidatos a Pilotos começa a fazer-se sentir. A formação de Oficiais da Marinha Mercante era polivalente ou seja ao terminar a Escola Náutica qualquer aluno podia optar por máquinas ou ponte. Futuramente a polivalência irá terminar o que poderá trazer alterações ao número de candidatos. O processo de recrutamento dos Pilotos também vai sofrer algumas alterações, sendo a mais importante a bateria de testes psicotécnicos e de análise comportamental a que vão ser submetidos.

Holanda: Talvez a maior organização europeia com números impressionantes, 430 Pilotos, 380 funcionários, 100 000 navios por ano, 160 M€ facturados, cerca de 6 000 actos efectuados recorrendo à utilização de helicópteros. Apesar de terem de proceder a algumas correcções nas taxas (em média 300% superiores às portuguesas) e organização contabilística, medidas estas que foram tornadas obrigatórias pela Autoridade da Concorrência, foi atribuída uma nova concessão pelo governo holandês até 2019.

Noruega: 270 Pilotos que efectuaram 49 040 manobras, tendo-se verificado um aumento de 7.1% e uma facturação de 60 M€ Num concurso recente necessitaram de cobrir 20 vagas e só houve candidatos para 15. Na área de Suabald as cartas náuticas têm fraca qualidade pelo que têm ocorrido, diversos acidentes. Como medida para tentar eli-

minar estas situações o governo norueguês tornou obrigatória a Pilotagem nesta área.

A idade da reforma encontra-se fixada nos 65 anos, mas para as restantes actividades tem vindo a ser alterada para os 70 anos. Devido à especificidade da profissão, foi efectuado um estudo para verificar se esta idade era também a adequada para os Pilotos. Como conclusão verificou-se que a maior parte dos acidentes ocorriam na faixa etária entre os 60 e os 64 anos, pelo que agora se considera a hipótese de baixar a idade de reforma para os 60 anos em vez de a aumentar.

Turquia: Os ordenados foram aumentados em cerca de 40% para atingirem a média europeia. Existem várias empresas a trabalhar na mesma área de Pilotagem. Os cursos de refrescamento e de conhecimentos vão ter início durante o mês de Maio.

Reino Unido: Devido à falta de candidatos, começa-se a considerar a admissão de Pilotos da União Europeia uma vez que o problema da língua não se coloca. Total de 482 Pilotos dos quais 205 trabalhadores por conta própria. Um Piloto foi despedido por ter discutido com o mestre da lancha uma vez que este chegou atrasado.

Suécia: Aumentou o número de manobras em 6% e os ordenados em cerca de 7.5%. Todos os Pilotos foram dotados com PPU's da Transas idêntico ao sistema SeaMate A1. Foi feita uma avaliação ao serviço de Pilotagem em que foram retiradas as seguintes conclusões:

O serviço de Pilotagem é de interesse público, deverá ser prestado por funcionários, públicos, o serviço de Pilotagem deverá ser fornecido pelo Estado e não deverá existir competição.

20. Competition

Poderá resumir-se à seguinte frase “The worst enemy of a Pilot is another Pilot”. Neste momento o maior problema coloca-se ao nível do *Deep Sea*, chegam a não desembarcar dos navios contrariando o princípio do *Departure Port*, andando embarcados como se de Oficiais do navio se tratassem. Para fazer face a esta situação na Finlândia instituiu-se que os preços teriam de ser iguais para todas as empresas, no entanto uma empresa de reboques passou a vender o *pack* completo Piloto+reboques com um preço inferior ao que custaria se fossem separados. O caso foi a tribunal e a empresa impedida de praticar este tipo de preços. O Piloto que fazia os serviços era o antigo chefe dos Pilotos de Rânia.

21. Financial Report

No ano de 2007 a EMPA apresentou um resultado negativo de 566 € recuperando em relação ao ano anterior onde os resultados tinham sido de -9 295 €

Decidiu-se manter as quotizações nos 11.7€ por associado acrescidos de mais 2 000 € para associações com mais de 50 sócios.

22. Website Report

Apesar de ter o mérito de ser totalmente efectuado por um colega, a verdade é que não nos parece ao nível da associação, apesar de ter cerca de 880 visitas por mês tem pouca informação disponível e nem sempre actualizada. Foram prometidas novas melhorias. A nova *password* já se encontra na área reservada. O endereço é o de sempre:

www.empa-pilots.org

23. EMPA Journal

Devido ao aumento substancial das receitas de publicidade passará a ser totalmente a cores.

24. Any Other Business

Nada a referir.

25. Invitation to EMPA GM 2009

Os colegas turcos endereçaram o convite para a próxima Assembleia-Geral que decorrerá na Turquia em Anatólia. Poderão ter acesso a mais informação em:

www.empa2009.org

26. Closure of Meeting

O Presidente procedeu aos habituais agradecimentos e deu por encerrada a sessão de trabalho.

Conclusão

O pendor técnico voltou a dominar, com grande ênfase para os temas legais tão em voga neste momento.

O contacto com evolução das tecnologias ao nosso serviço, como os *PPU's* ou os *POADSS*, poderão criar oportunidades, para a médio prazo, melhorar o nosso serviço, aumentando a segurança e eficiência.



A Delegação Portuguesa juntamente com o Presidente dos Pilotos Polacos

Também foi fundamental a troca de informações relativa às manobras com navios VLCS, que já nos vão visitando, e os alertas relativos à amarração dos mesmo a que poderemos vir a ficar sujeitos devido às características dos portos nacionais.

Mantém-se as excelentes relações com os nossos colegas europeus, estes intercâmbios com associações com outra dimensão financeira, permitem-nos auxiliar a desenvolver outros projectos. Aliás durante a elaboração do nosso plano de formação muito contribuíram as regulares trocas de informação com os nossos colegas da Noruega, Suécia, França, Espanha e Dinamarca.

Infelizmente continuamos a constatar que estamos muito atrasados no que diz respeito à formação em relação aos nossos colegas europeus, existindo já vários contactos estabelecidos com várias instituições, faltando só formalizar o projecto.