ELVÍDIO ANTÓNIO FERNANDES DA COSTA LAVRES,

ALUNO Nº 004769

TEMA: A APS UMA REFERÊNCIA PARA SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

SUBTEMA: A FATURA ÚNICA PORTUÁRIA POR ESCALA DE NAVIO

Relatório de Estágio com vista à obtenção do grau de

Mestre em Direito e Economia do Mar

Orientadora:
Professora Doutora Ana Prata, Professora da
Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

2016/2017

ELVÍDIO ANTÓNIO FERNANDES DA COSTA LAVRES,

ALUNO Nº 004769

RELATÓRIO DE ESTÁGIO

TEMA: A APS UMA REFERÊNCIA PARA SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

SUBTEMA: A FATURA ÚNICA PORTUÁRIA POR ESCALA DE NAVIO

Tese com vista à obtenção do grau de

Mestre em Direito e Economia do Mar

Orientadora:
Professora Doutora Ana Prata, Professora da
Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa

2016/2017

O texto apresentado é da exclusiva autoria do aluno, estando todas as contribuições ou textos de outros autores devidamente referenciados, em conformidade com o previsto no artigo 20º-A, do Regulamento do 2º Ciclo

Dedicatória

À minha mãe, Brunilde Fernandes
ao meu pai, Óscar Lavres
aos meus irmãos
ao José Diogo e Domingas Carvalho
e a todos os amigos
que tornaram possível esta aventura

Agradecimentos

Agradecer a Deus, por me ter escolhido para este percurso, pois sem a sua presença tudo seria mais difícil de concretizar.

Agradecer à minha família por sempre me ter incentivado a procurar evoluir como Ser humano e de procurar no saber um sentido de vida.

Agradecer a todos os mestres pelos conhecimentos e ensinamentos ao longo da minha curta vida, quer no âmbito académico, quer comportamental, quer profissional.

Agradecer particularmente à Professora Doutora Ana Prata, minha orientadora de estágio na academia e ao Mestre João Gravato meu orientador na empresa de acolhimento do estágio, que em muito contribuíram para a concretização e aperfeiçoamento do presente relatório de estágio, que se constitui como um estudo de caso do processo designado Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

Agradecer ao Conselho de Administração da APS-Administração do Porto de Sines e do Algarve, S.A., e a toda a sua equipa de excelência, a oportunidade concedida de realização de um estágio de muito curta duração ao abrigo do Decreto-Lei n.º 66/2011 de 1-6, no período de 08-08-2016 a 07-10-2016, que permitiu um primeiro contacto com a realidade do porto de Sines, em que pude perceber a coerência da forma como se estrutura e a qualidade dos seus quadros.

Um muito obrigado ainda à APS-Administração do Porto de Sines e do Algarve, S.A., pelas condições proporcionadas para a realização do estágio curricular no âmbito do Mestrado em Direito Marítimo e Economia do Mar no período de 22-05-2017 a 21-09-2017, com a novidade de decorrer em regime *blending*, que muito contribuiu para a conciliação da minha vida académica, familiar e pessoal, e que é mais uma demonstração da cultura de flexibilidade vivida no porto de Sines.

Lista de siglas e abreviaturas

Administração do Porto de Sines: APS 5
APDL-Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A.: APDL 21
APL-Administração do Porto de Lisboa, S.A.: APL 21
APRAM-Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A.: APRAM 74
APS-Administração do Porto de Aveiro, S.A.: APA 21
APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A.: APS 2
APSS-Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.: APSS 21
Associação Internacional de Transporte Aéreo: IATA 70
Autoridade Aduaneira: AT 21
Autoridade Marítima: AM 21
Baltic and International Maritime Council: BIMCO 53
Cartão Único Portuário: CUP 4
Centro de Despacho de Navios e Serviços: CDN 35
China Road & Bridge Corporation: CRBC 4
Comunidade Intermunicipal do Algarve: AMAL 7
Comunidade Portuária: CP 8
Conta Satélite do Mar: CSM 33
Contas Nacionais: CN 33
Content Delivery Networks: CDN 12
Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar: CNUDM 22
Convenção do Trabalho Marítimo, 2006: MLC 2006 22
Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar: SOLAS 22
Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios: MARPOL 73/78 22
Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos 1978: STCW 22
Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965: FAL 36
Dióxido de Carbono: CO2 55
Direção de Assuntos Jurídicos: DAJ 2
Direção de Sistemas Planeamento e Comunicação: DSC 2
Direção Financeira e Económica: DFE 2
Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos: DGRM 42
Direção-Geral de Política do Mar: DGPM 33
Direito de Saque Especial: DSE 46
Droit de Tirage Spécial: DTS 45
Electronic Data Interch: EDI 57
Estados-Membros: EM 29
Estatuto Legal do Navio: ELN 38
Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020: ENM 33
European Sea Ports Organisation: ESPO 31
Fator Crítico de Sucesso: FCS 11
Fatura Única Portuária por Escala de Navio: FUP 1
Federation of National Associations of Ship Brokers and gents: FONASBA 53
Fórum de Simplificação de Procedimentos: FSP 8
Fundo Monetário Internacional: FMI 46
graus de liberdade: gl 63

Imposto sobre o Valor Acrescentado: IVA 59
Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.: IMT 48
Instituto Nacional de Estatística: INE 33
International Association of Independent Tanker Owners: INTERTANKO 53
International Maritime Organization: IMO 22
International Organization for Standardization: ISO 7
International Port Community Systems Association: EPCSA 31
Internet of Things: IoT 12
Janela Única Logística: JUL 4
Janela Única Portuária: JUP 1
Modelo de Referência Nacional: MRN 36
Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC 43
Operadores do Transporte Combinado: OTC 68
Organização das Nações Unidas: ONU 22
Organização Marítima Internacional: OMI 22
OTC: Operadores do Transporte Combinado 68
PA-Portos dos Açores, S.A.: PA 74
Pilotagem, Controlo e Operações Marítimas: PCO 2
Plataforma Comum Portuária: Pcom 36
Port Community Systems: PCS 26
Procedimentos e Informação Portuária Eletrónica: PIPe 36
Produto Interno Bruto: PIB 65
Rede Transeuropeia de Transportes: RTE-T 28
Registo Internacional de Navios da Madeira: MAR 39
Sanidade Marítima: SM 21
Serviço de Estrangeiros e Fronteiras: SEF 21
Setor Empresarial do Estado: SEE 5
Simplifying the Business: StB 70
Single Window: SW 23
Sistema de Gestão de Navios: SIGENA 35
Sistemas de Informação: SI 26
Special Drawing Rights: SDR 45
Statistical Package for the Social Sciences: SPSS 19
Tecnologias da Informação e Comunicação: TIC 12
Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia: TFUE 29
United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business: UN/CEFACT 23
United Nations Convention on Law of the Sea: UNCLOS 22
United Nations Economic Commission for Europe: UNECE 24
v Cramer ϕc 62
World Shipping Council: WSC 70
Zona de Atividades Ligeiras: ZAL 8
Zona Económica Exclusiva: ZEE 32
Zona Industrial Ligeira: ZIL 8

O corpo do texto apresentado, incluindo espaços e notas, ocupa um total de 130.342 carateres.

Resumo

A razão da presente investigação, prende-se com as potencialidades que as Tecnologias da Informação e da Comunicação e os conceitos de *Single Window* e de *Port Community Systems*, podem aportar ao negócio do porto e portuário, e em particular a novidade do projeto Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

A Fatura Única Portuária por Escala de Navio, envolve os agentes de navegação enquanto representantes dos navios/armadores/proprietários, e as entidades públicas que prestam serviços ao navio, e entrou em produtivo nos portos do continente português em 01-01-2017.

A investigação decorreu na APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A., e concretamente no porto de Sines, sendo o relato mais focalizado no processo de investigação do que nos resultados.

A investigação é empírica e qualitativa, e permite apenas uma pesquisa exploratória, com a finalidade de abrir campo para a construção de futuras hipóteses, sendo o presente relatório de estágio, uma síntese das preocupações internacionais, europeias e portuguesas de desmaterialização e simplificação de processos relacionados com o transporte marítimo.

Foi utilizado o método de estudo de caso qualitativo, e foi utilizada como técnica de recolha de dados, a análise documental, a observação direta e participante e a aplicação de inquérito por questionário a agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, utilizando-se como técnica de amostragem a amostra não probabilística.

Na construção do inquérito, partiu-se de uma hipótese geral e de uma hipótese operacional fundamentadas nas determinantes da Resolução do Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3, no sentido de apurar a perceção dos agentes de navegação sobre o impacto da Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

Do questionário aplicado, concluiu-se que a amostra utilizada foi significativa, já que o coeficiente de variação devolveu um intervalo entre 10,52% e 36,39%.

Palavras chave: Single Window (SW), Port Community Systems (PCS), Janela Única Portuária (JUP), Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP)

Abstract

The reason for the present investigation is related to the potential that IT Systems and the concepts of Single Window and Port Community Systems can endow to the port and port business, and in particular the new Port Single Invoice project.

The Port Single Invoice involves the shipping agents as representatives of the vessels/shipowners/owners, and the public entities that provide services to the ship, and started operating in the Portuguese ports on 01-01-2017.

The research was headed by APS-Administration of the Ports of Sines and Algarve, S.A., specifically in the port of Sines, being the report more focused on the investigation process than on the results.

The research is empirical and qualitative, allowing an exploratory only, with the purpose of leading the way to the construction of future hypotheses, comprising the current internship report a synthesis of the international, European and Portuguese concerns on dematerialization and simplification of the processes related to maritime transport.

The qualitative case study method was used, as well as data collection, document analysis, direct and participant observation, a questionnaire survey of shipping agents authorized to perform their activity in the port of Sines, using the non-probabilistic sample as the sampling technique.

For the construction of the survey, a general hypothesis and an operational hypothesis based on the determinants of the Resolution of the Council of Ministers nº 12/2016, of 16-3, was applied, in order to ascertain the perception of shipping agents about the Port Single Invoice.

From the questionnaire applied, it was concluded that the sample used was significant, since the coefficient of variation returned a range between 10.52% and 36.39%.

Key words: Single Window (SW), Port Community Systems (PCS), Port Single Window (JUP), Port Single Invoice (FUP)

I. Capítulo I – Introdução

1. Objetivo

O objetivo do presente relatório é fazer um estudo exploratório do processo designado Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP) [1].

Pretende-se aprofundar o conhecimento de uma realidade ainda pouco estudada por apenas ter entrado em produtivo dos portos portugueses em 01-01-2017, levantando hipóteses para uma melhor compreensão das determinantes inventariadas na Resolução de Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3 [2], através da auscultação da perceção dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, relativamente ao impacto da FUP.

Revisitam-se os fundamentos internacionais, europeus e de Portugal que potenciaram o desenvolvimento da Janela Única Portuária (JUP) e do processo da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que utiliza como ferramenta de base a JUP.

Descreve-se o próprio processo FUP e os resultados que foram possíveis analisar através do inquérito por questionário que foi dirigido aos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, relativamente à sua perceção do impacto da FUP, num relatório de estágio mais focalizado no processo de investigação do que propriamente nos resultados.

A pesquisa realizou-se na APS, e concretamente no porto de Sines, onde decorreu o estágio curricular, tendo sido utilizado, na análise documental, o apoio documental existente no Centro de Documentação da empresa, o arquivo corrente e intermédio das unidades da organização, a intranet, os documentos coligidos na academia, e a internet, sendo que, à medida que decorreu o trabalho escrito, foram sendo preenchidas as respetivas referências bibliográficas.

Tratando-se de um estudo exploratório a decorrer em ambiente de estágio curricular, com o objetivo conhecido por todas as pessoas que direta ou indiretamente estiveram envolvidas no referido estágio curricular para obtenção do grau de Mestre em Direito e Economia do Mar, a técnica principal de recolha

de dados, a sua utilização como instrumento auxiliar de pesquisas de natureza quantitativa, e como ferramenta exploratória, seguiram a observação participante.

A utilidade da observação participante prendeu-se com a possibilidade de tirar partido do papel social desempenhado como observador, desde logo em grande proximidade com a Direção de Assuntos Jurídicos (DAJ) da APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A. (APS), no sentido de compreender o enquadramento legal que a montante e a jusante tem implicações no modo de funcionamento das administrações portuárias, nas suas estratégias de governação e no negócio do porto e no negócio portuário.

Depois com a possibilidade de em contacto estreito com as diferentes unidades da APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A., envolvidas no processo da FUP, compreender a filosofia subjacente à FUP e o seu processo operacional, o que se revelou de incontornável importância no desenvolvimento desta tarefa e no conhecimento mais aprofundado do funcionamento de um porto e das suas relações com o *shareholder* e *stakeholders*.

A possibilidade de ter seguido todo o processo da FUP, através do acompanhamento das diferentes equipas envolvidas no seu desenvolvimento e funcionamento, desde a equipa de conceção do produto/serviço e de apoio de *help-desck*, a Direção de Sistemas Planeamento e Comunicação (DSC), à equipa responsável pela parte operacional do sistema, a Pilotagem, Controlo e Operações Marítimas (PCO), que emite a pré-fatura, e finalmente à equipa responsável pela emissão da fatura final e cobrança, a Direção Financeira e Económica (DFE), permitiu-me viver com grande intensidade o processo FUP.

O presente trabalho foi complementado com um inquérito, composto por uma hipótese geral, no sentido de avaliar de forma qualitativa, e na ótica dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, a sua perceção sobre o impacto da FUP, com base nas determinantes inventariadas na Resolução de Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3, que se consubstanciam:

Determinantes (RCM nº 12/2016, de 16-3)	Atributos qualitativos
Simplificação administrativa	Simplificação processual
	Eliminação/redução de erros
	Mais valia de uma única fatura
	Mais valia de uma pré-fatura
Eliminação da burocracia	Redução do *re-work*
	Redução de contactos diretos com entidades públicas
	Redução do prazo médio de pagamentos/recebimentos
	Redução do tempo de tratamento da faturação
Estado mais ágil	Rapidez no acesso à informação
	Convergência de procedimentos a nível nacional
	Transparência de procedimentos
	Informação fidedigna
Facilitação do exercício de atividades económicas	Disponibilidade do serviço 24/24h e 7/7 dias
	Antecipação de questões em presença da pré-fatura
	Informação em tempo
	Diminuição de reclamações
Maior segurança e clareza nas relações administrativas	Reputação da marca FUP
	Confiança na segurança de armazenamento da informação
	Simplificação de relações administrativas
	Maximização de recursos tecnológicos
Diminuição dos custos de contexto	Redução de custos energéticos
	Redução de custos processuais
	Redução de custos operacionais

Tabela 1 – Determinantes da Fatura Única Portuária (RCM nº 12/2016, de 16-3)
Fonte: Construção do próprio

E uma hipótese operacional, que de forma qualitativa pretendeu avaliar se de facto os agentes de navegação a operar em Sines, têm a perceção de uma diminuição geral dos custos de escala do navio, e se essa diminuição dos custos se relaciona com custos energéticos, com custos processuais e com custos operacionais, densificando estas dimensões com questões específicas.

Sendo natural de São Tomé e Príncipe, e estando a acompanhar os desenvolvimentos de construção de um porto de águas profundas naquele arquipélago, auscultar ainda os agentes de navegação de Sines, sobre a sua perceção relativamente à viabilidade económica do projeto.

Através de indicadores qualitativos, pretende-se revelar as perceções do grupo agentes de navegação de Sines, sobre o processo implementado, tendo-se utilizado para a elaboração dos guiões e sistemas de registo no decurso da observação direta, para além do bloco de notas, o suporte informático, por permitir construir textos que puderam mais tarde ser recuperados na elaboração

do presente relatório, o que proporcionou uma pesquisa mais rápida da informação registada, e permitiu organizar um arquivo mais seguro e organizado dos dados recolhidos.

2. Motivação

Portugal iniciou há quase 30 anos o processo de simplificação de despacho de navios através da informatização de procedimentos administrativos portuários, o que permitiu antecipar os procedimentos previstos na Diretiva n.º 2010/65/UE, de 20-10, de onde se destaca a Janela Única Portuária, a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que utiliza como ferramenta de base a Janela Única Portuária, a Janela Única Logística (JUL) e o Cartão Único Portuário (CUP).

Por outro lado, em 2009, São Tomé e Príncipe assinou, com o consórcio Terminal Link e CMA–CGM, um contrato que previa a construção de um porto de águas profundas, na praia de Fernão Dias, na ilha de São Tomé, que capacitaria o arquipélago para as trocas comerciais entre diferentes agentes do mundo, projeto que até hoje não foi possível concretizar, mas que continua ativo [3].

Notícias vindas a público, no corrente ano, dão conta de que a empresa China Road & Bridge Corporation (CRBC), pretende participar em projetos estruturantes para São Tomé e Príncipe, designadamente num porto de águas profundas, a ser construído em Fernão Dias, no distrito de Lobata, com um orçamento previsto de cerca de 800 milhões de dólares [4].

O interesse geral pelo conhecimento e o interesse particular por aprofundar as lógicas de funcionamento do negócio de um porto e do negócio portuário, ou na perspetiva do *marketing* portuário, o negócio todo visto do lado do cliente, e que envolve toda a cadeia logística nas trocas comerciais, motivou desde logo a frequência da licenciatura em Marketing e Publicidade, e depois, estando prevista a construção do porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe, a vontade de aprofundar conhecimentos nos assuntos relacionados com a economia do mar,

que levou à matrícula no Mestrado em Direito Marítimo e Economia do Mar e ao desejo de realizar um estágio num porto de águas profundas.

Foi então possível concretizar o estágio no porto de Sines, administrado pela APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve, S.A., que é uma das cinco administrações portuárias do continente português, e que exercem em simultâneo o seu papel de administração e de autoridade, numa tarefa difícil e complexa realizada no âmbito do Setor Empresarial do Estado (SEE).

A APS, presta um serviço público de interesse geral e gere um património público, pelo que tem obrigações acrescidas, de prestação de serviços de qualidade e competitivos, de exercício da regulação da atividade portuária, de maximização do retorno para o acionista Estado, de preservação do património afeto, de salvaguarda da segurança de pessoas e bens e de minimização dos impactos para os recursos naturais e para o ambiente.

Em termos legais, e de acordo com os seus estatutos, a APS tem por objeto a administração dos portos de Sines, de Faro e de Portimão, visando a sua exploração económica, conservação e desenvolvimento, e abrange o exercício das competências e prerrogativas de autoridade portuária.

De acordo com os seus estatutos, a APS assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento daqueles portos nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

A Administração do Porto de Sines (APS) foi criada pelo Decreto-Lei nº 508/77, de 14-12 [5], como instituto público em regime de instalação, tendo como responsabilidade a gestão e exploração do porto de Sines, e comemora no corrente ano os seus 40 anos de existência, tendo através do Decreto-Lei n.º 348/86, de 16-10 [6], sido estabelecidas as bases gerais a que deviam obedecer os estatutos orgânicos das administrações dos portos, enunciando este diploma os princípios fundamentais pelos quais se deveria nortear o sistema portuário nacional.

Com o Decreto-Lei nº 305/87, de 5-8 [7], a APS passou a dispor de um estatuto orgânico, a ele anexo, em obediência aos princípios estabelecidos no referido Decreto-Lei nº 348/86, de 16-10, e de acordo com os imperativos de ordem legal decorrentes daquelas bases gerais, ainda que com as especificidades do porto de Sines, bem como as orientações adotadas para as restantes administrações dos portos, mantendo-se como instituto público.

Com o Decreto-Lei nº 337/98, de 3-11 [8], a Administração do Porto de Sines passou a denominar-se APS-Administração do Porto de Sines, S.A. (APS) de capitais exclusivamente públicos, com a finalidade principal de abandonar progressivamente a parte operacional, através da atribuição de concessões a operadores privados, evoluindo de um modelo do tipo *service port* para um modelo do tipo *landlord port*, que segue o enquadramento de gestão constante da figura abaixo.

TIPO	Infra-Estrutura	Supra-estrutura	Trabalho Portuário	Outras Funções
Porto Público	PÚBLICA	PÚBLICA	PÚBLICA	MAIORIA PÚBLICA
Tool Port	PÚBLICA	PÚBLICA	PRIVADA	PÚBLICO / PRIVADO
Landlord Port	PÚBLICA	PRIVADA	PRIVADA	MAIORIA PRIVADA
Porto Privado	PRIVADA	PRIVADA	PRIVADA	MAIORIA PRIVADA

Tabela 2 – Modelos de gestão
Fonte: Construção do autor

O Decreto-Lei nº 337/98, de 3-11, foi entretanto sucessivamente alterado pelo Decreto-Lei nº 334/2001, de 24-12 [9], que modificou o número de membros do Conselho de Administração, que passou de quatro elementos para três, pelo Decreto-Lei nº 95/2010, de 29-7 [10], que redefiniu a área de jurisdição da APS, e pelo Decreto-Lei nº 44/2014 de 12-3 [11], que estabeleceu o regime de transferência dos portos comerciais de Faro e Portimão para a APS, passando a

ser redenominada APS-Administração dos Portos de Sines e do Algarve S.A. (APS), tendo a transferência de pessoal sido concretizada desde 01-09-2014.

Em 16-12-2016, foi assinado em Portimão, um protocolo que designou uma Comissão Instaladora para a criação de uma futura nova entidade designada Portos do Algarve, que inclui representantes da Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL), da Docapesca, da APS, e ainda três representantes do Ministro das Finanças, do Ministro-adjunto e da Ministra do Mar, esta última com competências de coordenação [12], não sendo estes portos comerciais considerados no presente relatório de estágio.

O porto de Sines é o porto com maior quota de mercado em Portugal, um dos maiores da Europa, recebe os maiores navios de carga do mundo e é líder nacional em movimentação de carga, constando a seguir os dados gerais do perfil da APS, designadamente terminais, produtos, caraterísticas e concessionárias, origem e destino das principais mercadorias e o seu *hinterland* e *foreland*, sistemas de suporte à atividade portuária e certificações.

As dificuldades económicas e financeiras no âmbito da crise surgida em 2008, de entre outros países, em Portugal, contrastam com o sucesso da APS, que tem vindo em contra ciclo, a conciliar em simultâneo quota de mercado e rendibilidade para o acionista, numa função de sucesso [13].

Anos	Quota Sines (%)
2010	39,24%
2011	38,55%
2012	41,88%
2013	45,81%
2014	45,25%
2015	49,22%
2016	54,52%

Tabela 3 – Quota de mercado da APS
Fonte: Cedido pela APS

O porto de Sines tem em funcionamento um Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança, que dá suporte aos processos chave da empresa, e tem implementadas boas práticas para a segurança da informação no

âmbito da norma International Organization for Standardization (ISO) 27001 [14].

A atividade do porto de Sines assenta nos seus fatores de diferenciação fundamentados em equipamentos de última geração, despacho de navios e mercadorias em suporte eletrónico designado Janela Única Portuária e Janela Única Logística, flexibilidade laboral, tarifas planas, disponibilização de uma Zona de Atividades Ligeiras (ZAL) intraportuária e de uma Zona Industrial Ligeira (ZIL), *clusters* de refinação e petroquímica, relação porto-cidade, e capacidade de expansão no mar e em terra, constando o seu perfil, em **Anexo 1**.

A APS dispõe desde 2014, de um Fórum de Simplificação de Procedimentos (FSP), que se assume como uma estrutura de concertação e de estreitamento de relações de colaboração entre diversas entidades públicas e privadas com a atividade no porto.

A ação do FSP é relevante na coordenação da troca de informações entre os diversos *stakeholders* do negócio portuário, visando a melhoria e simplificação dos procedimentos operacionais e documentais das transações, com base em tecnologias de interoperabilidade informacional, que contribuíram decisivamente para o aumento da competitividade dos portos de Sines e do Algarve e potenciou a implementação da JUP, da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que conforme já referido utiliza como ferramenta de base a JUP, da Janela Única Logística e do Cartão Único Portuário.

A APS tem organizada a sua Comunidade Portuária (CP) e ainda que este conceito, *latu senso*, sempre tenha existido nos portos comerciais, onde todos os intervenientes serviam o propósito de desenvolvimento de operações de trânsito de mercadorias, a verdade é que esta comunidade tinha apenas como ponto de contacto o trânsito de mercadorias.

A carga em trânsito unia estas comunidades portuárias através de breves e, por vezes raros, contactos sobre algum detalhe das cargas num dado momento, numa lógica de comunidades portuárias fechadas, onde sempre pontuaram sindicatos ou agrupamentos de trabalhadores, que tinham como objetivo a sua própria

proteção e não um desígnio global de comunidade portuária, tal como a concebemos hoje, numa lógica do negócio todo, visto do lado do cliente.

Atualmente a comunidade portuária representa uma visão porta a porta das mercadorias, e é uma estrutura formal de entidades que intervêm numa dada área portuária através do trânsito de mercadorias, de forma coordenada e articulada, com uma vocação inovadora de promoção do porto, da região e do país.

No caso de Portugal, a comunidade portuária encerra objetivos de promoção a nível ibérico e a nível internacional, numa zona portuária que já não está circunscrita ao porto como zona de atracação de navios, mas antes que se estende de forma globalizada, focada na qualidade, na fiabilidade, no tempo e no preço por unidade de mercadoria, muito para além da zona de cais [15].

Quaisquer que sejam as modalidades de criação e as formas que pode revestir a comunidade portuária, a sua função será defender e promover o interesse geral da zona portuária, sendo para tal necessário que concretize uma série de tarefas.

A primeira tarefa consiste em atuar no sentido da aproximação dos interesses individuais existentes no porto. Os interesses dos representantes da mercadoria são diferentes dos dos transportadores marítimos ou terrestres.

A própria autoridade portuária tem uma opinião sobre certas matérias (política tarifária, segurança, aluguer dos terrenos) que nem sempre é compreendida nem aceite pelos utentes.

Os trabalhadores portuários têm as suas próprias preocupações, que normalmente não são coincidentes com os interesses portuários.

A comunidade portuária deverá ser então o ponto de encontro que servirá como forma de aproximação de todos os intervenientes na vida portuária e onde estes se compreendem e se convencem de que a única forma de ganharem segmentos de mercado e de prosperarem será através da união de esforços e no trabalho conjunto.

A segunda tarefa a cumprir será a de trabalhar para conseguir o apoio ou, pelo menos, a compreensão de todos os intervenientes que estejam situados no exterior da zona portuária, desde a administração central responsável pelos portos, pelo transporte, pelas infraestruturas, pelo comércio exterior, pela

proteção do ambiente, pelos caminhos-de-ferro, a federação ou associação de grandes carregadores, a Alfândega, a Polícia, de entre tantos outros.

A terceira tarefa e a mais importante é a de garantir um melhor conhecimento das possibilidades oferecidas pelo porto, de forma a contribuir para o seu desenvolvimento.

Estas atividades de marketing da zona portuária deveriam começar por ações a desenvolver no interior do porto, de entre outras, jornadas de informação, almoços com a imprensa, a rádio, a televisão, visitas ao porto pelas escolas, já que não se conseguirá promover o porto para o exterior se todos os intervenientes não estiverem eles próprios convencidos da importância do porto.

Deverão ainda ser desenvolvidas ações para o exterior do porto, como visitas, missões de prospeção, organização de estágios, seminários, manifestações, publicações periódicas ou excecionais (brochuras publicitárias), campanhas de publicidade, etc.

Todos os intervenientes deverão participar nestas ações, convictos de que a sua força provém da sua união, sendo certo que poderão concorrer entre si mas a regra deverá ser a de dar prioridade, em primeiro lugar, à conquista de segmentos e nichos de mercado e, só depois, permitir que a concorrência intraportuária se desenvolva.

Depois, há que promover o equilíbrio da comunidade portuária, que é uma questão essencial, nomeadamente no caso de um porto que tenha atingido um certo grau de desenvolvimento e que se defronte com uma forte concorrência de outros portos, particularmente de portos internacionais.

Quando um porto se encontra numa fase de desenvolvimento em que os principais intervenientes, tais como os operadores portuários, transitários, ou outros, ainda estão pouco estruturados e organizados e com poucas competências, será bom que exista alguém com poder, em geral a autoridade portuária, que seja capaz de assegurar a promoção do porto e de trabalhar no sentido da coordenação dos esforços de todos os participantes.

Nestas situações, a autoridade portuária poderá ser levada a intervir diretamente em certas áreas, na operação portuária e em serviços diversos, devendo criar a comunidade portuária e devendo ocupar um lugar de relevo. Pelo contrário, quando o porto já se desenvolveu, não convirá que existam um ou dois intervenientes que esmaguem com o seu peso os outros participantes e que tendam a substituir-se a estes.

O Fator Crítico de Sucesso (FCS) de uma comunidade portuária está na sua capacidade de coligação e de interligação em torno destes três pilares — aproximação dos interesses individuais existentes no porto, apoio e compreensão de todos os intervenientes que estejam situados no exterior da zona portuária, e garantia de um melhor conhecimento das possibilidades oferecidas pelo porto, colocando acima dos interesses particulares o superior interesse dos clientes e do país, sendo relevante o papel de todos os atores e dos agentes de navegação.

O agente de navegação, tem como atividade principal a representação de um armador/proprietário, afretador ou operador de transporte marítimo (armador) num porto onde opere e durante um determinado período de tempo, agindo como representante local do navio/armador/proprietário, o agente é o garante do conhecimento local e da experiência, garantindo que os requisitos do seu cliente são realizados com a maior eficácia, eficiência e qualidade e em cumprimento dos requisitos legais nacionais e internacionais.

Estando em curso a designada quarta revolução industrial, a introduzir um ritmo exponencial e não linear na produção, numa economia mundial sem trabalho, com a massificação de máquinas inteligentes e flexíveis a substituir a mão-de-obra humana, de novos estímulos à economia, de economia circular e em rede, em que as novas tecnologias geram aumentos significativos na reutilização e produtividade de materiais e recursos, com benefícios para o ambiente e consumidores globais [16], o transporte marítimo não pode ficar alheio a esta realidade.

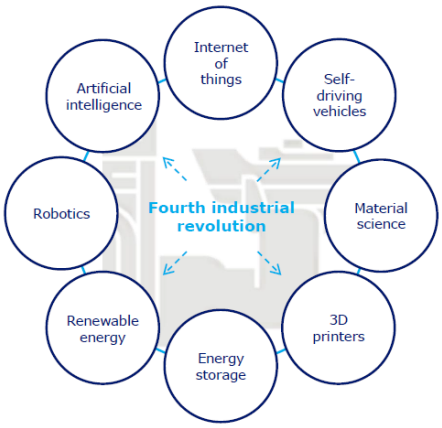


Figura 1 – Big Data Analitycs
Fonte: http://www.skibskredit.dk/media/1610/shipping-market-review-may-2016.pdf

A não linearidade da produção, gera um impacto negativo sobre o volume de comércio global quando combinado com a perspetiva da robótica, da inteligência artificial, da Internet of Things (IoT), dos veículos autónomos, da fabricação aditiva, da nanotecnologia, da biotecnologia, da ciência dos materiais, da energia renovável e armazenamento de energia [16], e naturalmente também sobre o transporte marítimo.

Estas alterações têm impacto no sucesso das organizações, particularmente no negócio global, o que exige uma constante adaptação das empresas às Tecnologias da Informação e Comunicação (TIC) emergentes, e aos novos conceitos *Cloud Computing* e *Big Data*, ou o enorme volume de conjuntos de dados complexos, e a possibilidade de os correlacionar, baseados nos 7 v's — volume, velocidade, variedade, variabilidade, veracidade, visualização e valor, as Content Delivery Networks (CDN), e a já referida IoT, entre outras [16].

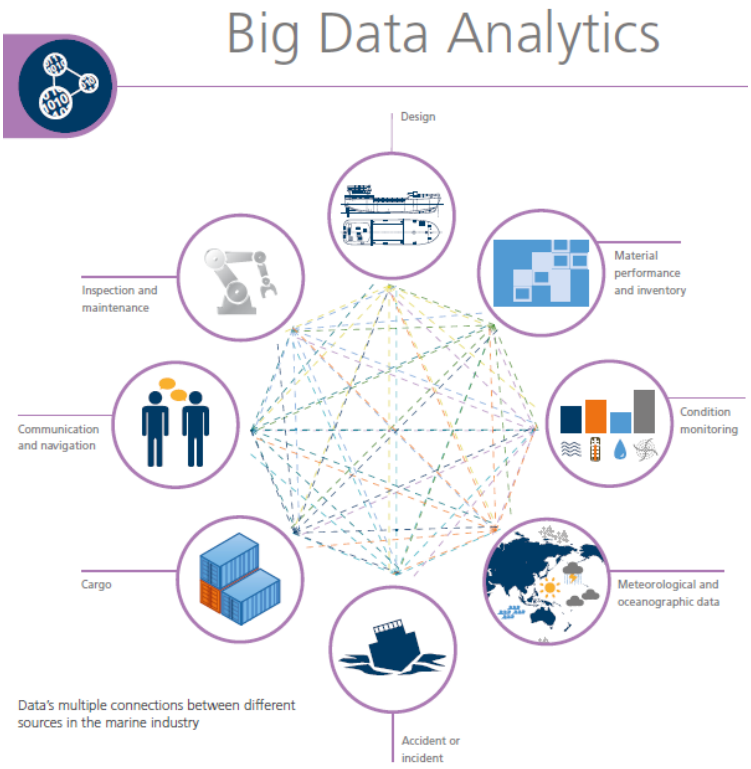


Figura 2 – Big Data Analitycs (cont.)
Fonte: http://info.lr.org/l/12702/2015-09-04/2bxf8r

A nova economia circular e em rede, fundamentada nas Tecnologias da Informação e da Comunicação, é claramente visível na cultura da APS que a par com outras administrações portuárias, tem vindo a apresentar-se como uma empresa inovadora, tendo em 01-01-2017, entrado em produtivo a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que utiliza como ferramenta de base para a sua emissão a Janela Única Portuária, e que se constitui como o documento de cobrança que agrega a faturação ou liquidação de todas as entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, no ato de despacho da largada, para cada escala de navio, contribuindo para a produtividade e competitividade dos portos portugueses.

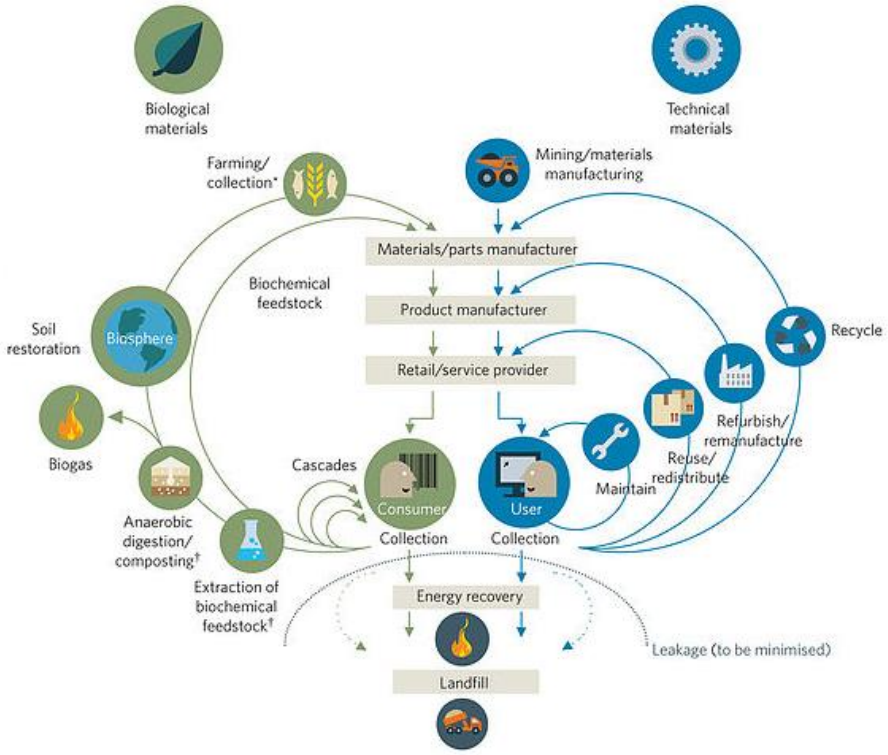


Figura 3 – Economia circular
Fonte: https://www.circulareconomy.pt/principios

O interesse na temática prende-se conforme já referido, por um lado, com o facto de estar prevista a construção de um porto de águas profundas na República Democrática de São Tomé e Príncipe, esperando-se que o presente trabalho possa servir de âncora como modelo de gestão do futuro porto, fundamentado na inovação, no conhecimento e na sustentabilidade [17].

Por outro lado, prende-se com o interesse pelas questões da economia do mar e da economia circular e em rede, que motivou o acompanhamento deste caso prático que é a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, que é um caso de inovação, com impacto na economia, e que assenta numa filosofia de trabalho em rede, não redundante, rumo a um transporte marítimo confiável e económico.

Um porto comercial é um elo na cadeia logística de transporte e atua em sistema de rede com todos os atores que ligam os respetivos *hinterland*/*foreland*/ *hinterland*, sendo um porto sustentável um espaço onde se desenvolve um vasto

leque de atividades e se cruzam relações de negócio e administrativas entre um alargado conjunto de intervenientes.

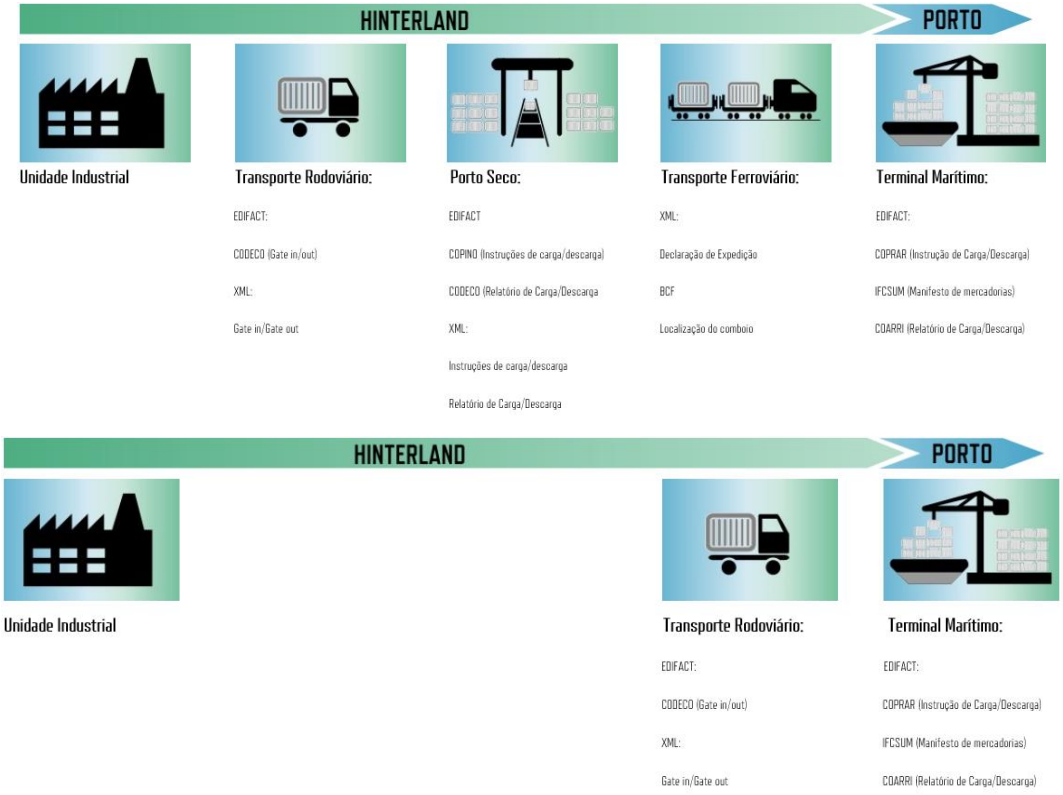


Figura 4 – Cadeia Logística
Fonte: http://www.apsinesalgarve.pt/sistemas-de-informação/jupiijul-janela-única-logística/

Num porto, atua uma rede de atores que prestam serviços logísticos, competindo às administrações portuárias definir estratégias de ação que procurem maximizar a eficiência e eficácia do funcionamento do modelo, numa lógica de prosperidade, de mitigação dos riscos e dos impactes ambientais dos diferentes processos, protegendo o planeta, gerando emprego e postos de trabalho em condições de higiene e segurança, integrando e promovendo a articulação dos parceiros de negócio e promovendo trocas comerciais seguras, numa lógica de conectividade e resiliência ao longo dos atores da cadeia logística, promovendo a paz e o desenvolvimento sustentável.

O tratamento administrativo das cadeias de transporte pode ser totalmente suportado de forma eletrónica entre os vários atores do *hinterland* e os vários atores do *foreland*, através da interoperabilidade informacional, para a qual muito

têm contribuído as Tecnologias da Informação e da Comunicação, os conceitos de Single Window e de Port Community Systems, de que são exemplo, entre outras, a ferramenta Janela Única Portuária e a funcionalidade Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

3. Metodologia

Na elaboração do presente relatório de estágio, recorreu-se ao método qualitativo, orientado para o processo, pelo que, conforme já referido, o interesse é focalizado mais no processo de investigação do que nos resultados.

A investigação é flexível e descritiva, tendo-se realizado um estudo de caso qualitativo, que se carateriza por ser particular, já que se focaliza no projeto FUP de forma descritiva e que o que se pretende como produto final é a descrição aprofundada da FUP.

É ainda uma investigação heurística, porque permite um melhor conhecimento da situação em estudo, e holística e indutiva, porque tem por base o raciocínio holístico e é dada uma maior importância ao processo mais do que ao produto, e à sua compreensão e interpretação [18].

O estudo de caso é um tipo de pesquisa com um forte cunho descritivo e em que o investigador não pretende modificar a situação, mas sim compreendê-la tal como ela é, e é de natureza empírica, baseado essencialmente em trabalho de campo ou em análise documental, e estuda uma dada entidade no seu contexto real, tirando o máximo partido possível de fontes múltiplas de evidência como observações e documentos [19].

A técnica de recolha de dados baseou-se na análise de documentos internos da empresa em estudo, na observação direta e participante, e na aplicação de inquérito por questionário a dezanove agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, tendo sido obtidas dezasseis respostas.

É relevante referir que a amostra coincide com o universo total da população, ou com a população propriamente dita, já que se trata de totalidade dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines.

As dezasseis respostas obtidas, apesar de corresponderem a 84,2%, podem ser consideradas como tendo atingido uma taxa de respostas correspondente a 100% dos inquiridos, já que alguns dos agentes de navegação representam mais do que uma agência.

Tratando-se apenas do universo de agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines e não do total de agentes de navegação autorizados a exercer a atividade em todos os portos portugueses do continente de Portugal, doravante as referências serão sempre feitas a amostra e não a população.

A técnica de recolha de dados baseou-se na observação direta e participante em contacto direto do investigador com os atores sociais no seu contexto de trabalho na empresa de acolhimento, e sendo o próprio investigador instrumento de pesquisa, foi necessário ultrapassar situações subjetivas, até pela diferença cultural, no sentido de potenciar uma melhor interpretação dos factos e interações em observação [20].

O estudo de caso utiliza vários métodos, como entrevistas, observação participante e estudos de campo e os métodos de recolha de informações são escolhidos de acordo com a tarefa a ser realizada, definindo Yin estudo de caso como *uma investigação empírica que estuda um fenómeno contemporâneo dentro do contexto de vida real, especialmente quando as fronteiras entre o fenómeno e o contexto não são absolutamente evidentes*, e acrescenta que para tal se podem usar múltiplas fontes para recolher evidências e informações, desde que sejam apropriadas e possibilitem compreender o caso no seu todo [21].

O objetivo deste tipo de pesquisa não é formular generalizações mas sim produzir conhecimento acerca do objeto particular designado FUP. Os estudos de caso não generalizam para um universo, ou seja, não fazem uma generalização em extensão mas sim para a teoria, isto é, ajudam a fazer surgir novas teorias ou a confirmar ou infirmar as teorias existentes [21].

A abordagem qualitativa focaliza-se tipicamente em amostras relativamente pequenas, ou mesmo casos únicos, selecionados intencionalmente, tendo-se utilizado como técnica de amostragem a amostra não probabilística, já que o critério é ser agente de navegação e estar autorizado a exercer a atividade no

porto de Sines, seguindo-se a técnica de amostragem de casos típicos, atendendo-se também à grande limitação do tempo e aos recursos disponíveis, e tirando partido do total conhecimento da população, referida na tabela abaixo:

AGENTES DE NAVEGAÇÃO AUTORIZADOS A EXERCER A ATIVIDADE EM SINES (ADERENTES JUP/FUP)	
Afonso H. O'Neill & C.ª, Lda	**oneill@oneill.pt**
Atlantic Lusofrete – Afretamentos, Transportes e Navegação, S.A	**atlantic.sines@ship-atn.com**
Burmester & Stüve - Navegação, S.A.	**ocb@burmester-stuve.pt**
CMA CGM Portugal - Agentes de Navegação, S.A.	**lca.lsantos@cma-cgm.com**
HAPAG-LLOYD Portugal, Lda	**pedromiguel.roquette@hlag.com**
James Rawes & Mário Tavares (Peritagens), Lda.	**sines@jamesrawes.pt**
L. Branco, Navegação e Trânsitos, Lda.	**info@l-branco.com**
Maersk Portugal - Agentes de Transportes Internacionais, Lda.	**florentina.machado@maersk.com**
MARMEDSA Agência Marítima, Lda	**opssin@marmedsa.com**
Mediterranean Shipping Company (Portugal) - Agentes de Navegação, S.A.	**pt083-sinesptsie@msc.com**
Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, S.A.	**navex-sines@navex.pt**
Orey - Comércio e Navegação, S.A.	**sines@orey.co**
Pérez Torres, Portugal, Lda.	**sines@pereztorres.com**
Pinto Basto IV - Serviços Marítimos Lda.	**agency.sines@pintobasto.com**
Portmar - Agência de Navegação, Lda.	**sines.office@portmar.pt**
Primemarineship, Lda.	**geral@primemarineship.pt**
Sitank - Navegação e Logística, Lda.	**sitank@sitank.pt**
Wec Lines - Ibero Portugal, Lda.	**geral@wec-ibero.pt**
Wilhelmsen Ships Service Portugal S.A.	**wss.sines@wilhelmsen.com**

Tabela 4 – Agentes de Navegação autorizados a exercer a atividade em Sines
Fonte: http://www.portodesines.pt/comunidade-portu%C3%A1ria/diret%C3%B3rio-do-porto/agentes-de-navega%C3%A7%C3%A3o/

No que diz respeito à aplicação do inquérito por questionário, foi utilizada a amostra de conveniência, que se verifica quando a participação é voluntária ou os elementos da amostra são escolhidos por uma questão de conveniência sendo que, na presente situação, a amostra foi constituída por agentes de navegação registados para o exercício da atividade no porto de Sines, que são as pessoas singulares e coletivas regularmente constituídas que, em representação do armador ou do transportador marítimo e por sua conta e ordem, praticam os atos previstos no artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20-12 [22], pelo que o processo amostral garante que a amostra é representativa [23].

O inquérito por questionário foi distribuído pela internet [24], tendo-se contactado previamente por telefone os agentes de navegação selecionados, antes

da distribuição do inquérito, no sentido de realçar a sua importância para o relatório de estágio e incentivar ao seu preenchimento.

A aplicação do inquérito decorreu durante a primeira quinzena do mês de setembro de 2017, sendo que a expectativa era obter um número de respostas próximo da amostra que representa a totalidade dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, ou seja, o total do universo.

Foram obtidas dezasseis respostas, que representam mais de 84% da amostra senão a totalidade da amostra/universo se levarmos em conta que, conforme já referido, uma pessoa pode representar mais do que um agente de navegação, embora para um estudo mais aprofundado se deva estender a pesquisa quer aos restantes portos do continente português, quer ainda às autoridades do Estado, no sentido de possibilitar o cruzamento de amostras e de perceções ao nível do continente, onde o processo também entrou em produtivo em 01-01-2017.

Utilizou-se um maior grau de diretividade das perguntas, num questionário estruturado, já que o signatário ficou ausente no ato de inquirição, tendo o questionário sido administrado à distância. O inquérito por questionário é constituído por quinze perguntas, e visou dar resposta a três dimensões, uma primeira dimensão relativa a identificação da empresa respondente e perfil de utilizador do respondente, uma segunda dimensão relativa a perceção do impacto de implementação da FUP, em geral, a de perceção do impacto da FUP ao nível da redução dos custos de globais, em particular, e sugestões para a melhoria do processo de implementação da FUP, e finalmente uma terceira dimensão de perceção sobre a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe, conforme em **Anexo 2**.

As questões foram tanto quanto possível fechadas no sentido de efetivar as respostas e evitar a ambiguidade, mediante uma escala de Lickert, para que o respondente expressasse o seu grau de concordância, tendo-se procurado construir um questionário de respostas simples, devendo ser escolhida uma de entre várias alternativas pré-definidas e de acordo com o tipo de escala utilizada intervalar composta por cinco níveis, sendo que algumas questões requereram apenas uma escala dicotómica, “sim” ou “não”.

O questionário contém a apresentação do investigador e a apresentação do tema, tendo-se tentado introduzir clareza e rigor na apresentação e comodidade para o/a respondente, sendo que, concluída a primeira versão, foi necessário garantir a sua aplicabilidade no terreno e a sua correspondência aos objetivos propostos, num pré-teste, no sentido de se averiguar as condições em que o questionário seria aplicado, tendo-se administrado numa primeira fase a um número limitado de pessoas com conhecimento na área, o que possibilitou a identificação de problemas e sugestões de melhoria do questionário [25].

Como qualquer outro instrumento de recolha de dados, o questionário apresenta virtualidades e limitações, entendendo-se como virtualidades do questionário a sistematização, a maior simplicidade na análise, a maior rapidez na recolha e análise de dados e o facto de ser mais económico, e como limitações, uma mais difícil conceção, o facto de não ser aplicável a qualquer população, e o facto de se correr o risco de uma elevada taxa de não respostas, o que felizmente no presente caso foi mais fácil de controlar dada a dimensão da amostra [25].

Para o tratamento das respostas obtidas foi utilizado o *software* aplicativo Statistical Package for the Social Sciences (SPSS), não tendo sido necessário recorrer-se à recodificação de variáveis, nem acautelar casos omissos, considerando que foram obtidas respostas a todas as questões.

4. Estrutura do relatório de estágio e limitações ao estudo

O trabalho desenvolve-se em quatro capítulos, um primeiro capítulo dedicado à introdução, que inclui o objetivo, a motivação, a metodologia, e finalmente uma referência à estrutura do relatório de estágio e limitações do estudo.

Um segundo capítulo dedicado à revisão bibliográfica e considerando que o negócio do *shipping* é de caráter internacional, sobrevoou-se o estado de arte a nível internacional, europeu e em Portugal.

Um terceiro capítulo, dedicado a descrição do processo da FUP e à análise de dados, e um quarto capítulo dedicado às conclusões e recomendações.

As limitações do relatório de estágio, prendem-se desde logo com as dificuldades culturais, com a dificuldade de ligar o mundo da academia ao mundo do trabalho, pela natural falta de experiência profissional dos alunos, pelo confronto com modelos inovadores de gestão, e pela limitação de tempo.

Na revisão da literatura, não tendo sido possível aceder a literatura sobre o concreto tema da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, quer de natureza teórica quer de natureza de investigação, fundamenta-se a revisão no meio envolvente internacional, europeu e de Portugal, que potenciou o projeto Janela Única Portuária e Fatura Única Portuária por Escala de Navio que utiliza como ferramenta para a sua emissão a Janela Única Portuária.

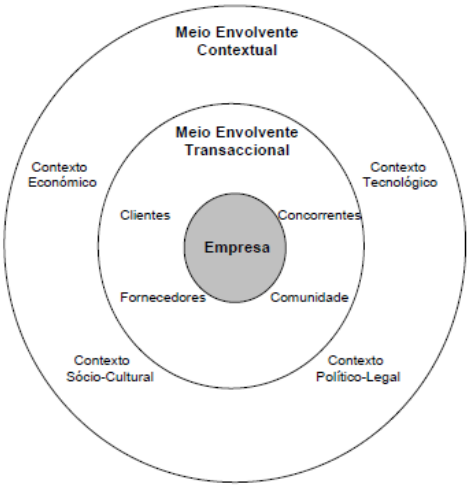


Figura 5 – Meio envolvente
Fonte:
http://www.estgv.ipv.pt/paginaspessoais/amario/Unidades%20Curriculares/Gest%C3%A3o%20Estrat%C3%A9gica/Textos%20apoio/Envolvente%20Contextual.pdf

A limitação do período de estágio, associado às dificuldades atrás referidas, não permitiu um maior e mais demorado acompanhamento dos diferentes atores envolvidos no processo, desde logo as administrações portuárias do continente português, a APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A. (APA), a APDL-Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A. (APDL), a APL-Administração do Porto de Lisboa, S.A., (APL) e a APSS-Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A. (APSS), e depois as autoridades do Estado português envolvidas no processo, a Autoridade Marítima (AM), o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF), a Sanidade Marítima (SM) e a Autoridade Aduaneira (AT).

Também o facto de se ter recorrido ao lançamento do inquérito apenas aos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, de forma não presencial, limitou por um lado o conhecimento que o contacto cara-a-cara é capaz de proporcionar, e por outro lado não tendo envolvidos todos os agentes de navegação a exercer a atividade no continente português, constituíram-se como outros constrangimentos ao estudo.

Por fim a grande dificuldade de utilização do *software* SPSS para tratamento do questionário por inquérito dirigidos aos agentes de navegação autorizados a exercer a sua atividade no porto de Sines, e a dificuldade na interpretação dos dados devolvidos pelo sistema, obrigou ao recurso à ajuda quer das pessoas da APS quer ainda de especialistas da academia.

II. Capítulo II – Revisão da literatura

1. Referências internacionais

1.1 O desenvolvimento sustentável

Historicamente, o mar foi preocupação das sociedades, particularmente após os descobrimentos portugueses no século XV, pela sua importância económica e política, tendo os conflitos pela dominação dos oceanos e das rotas marítimas culminado numa discussão realizada no âmbito das Nações Unidas, que foi criada em 24-10-1945, após a II Guerra Mundial, sobre os direitos e deveres das nações em relação ao mar, tendo os trabalhos para a preparação da Convenção das Nações Unidas para o Direito do Mar (CNUDM) ou a United Nations Convention on Law of the Sea (UNCLOS) [26], se iniciado em 1973 e concluído em Montego Bay, na Jamaica, em 10-12-1982, e que Portugal ratificou em 1997 [27].

A CNUDM é considerada como um dos maiores feitos da Organização das Nações Unidas (ONU), e representa uma estrutura que liga as leis fundamentais do mar, nomeadamente aquelas de âmbito e limite nacional de jurisdição, com outras convenções, e sendo uma convenção restritiva sobre princípios básicos como os limites de jurisdição nacional, é suficientemente flexível para acomodar desenvolvimentos futuros, e constitui-se enquadradora de toda a atividade do *shipping*, com particular relevo para os quatro pilares do direito do mar, a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (SOLAS) [28], a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos 1978 (STCW) [29], a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78) [30], e a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006 (MLC, 2006) [31].

Por outro lado, em 1948, foi criada em Genebra, a Organização Marítima Internacional (OMI) ou International Maritime Organization (IMO), que é uma

agência especializada das Nações Unidas com o propósito de coordenar a segurança marítima internacional, e com o objetivo de instituir um sistema de colaboração entre governos no que se refere a questões técnicas que interessam à navegação comercial internacional, bem como encorajar a adoção geral de normas relativas à segurança marítima e à eficácia da navegação [32].

Compete ainda à IMO estimular o abandono de medidas discriminatórias aplicadas à navegação internacional, examinar questões relativas a práticas desleais de empresas de navegação, tratar de assuntos relativos à navegação marítima apresentados por outros órgãos das Nações Unidas e promover o intercâmbio, entre os governos, de informações sobre questões estudadas no âmbito das suas competências.

A sobreposição, ou potencial conflito entre o trabalho da IMO e a UNCLOS, foi evitada com a inclusão, nas diversas convenções e protocolos produzidos, de disposições que especificamente indicam que o seu texto não prejudica a codificação ou desenvolvimento da convenção UNCLOS, nem quaisquer reivindicações, presentes ou futuras, ou pontos de vista jurídicos de qualquer Estado, respeitantes ao direito do mar e à natureza e extensão da jurisdição do Estado costeiro.

As preocupações com o mar têm vindo a ser aprofundadas e, nos últimos anos, tem vindo a ser introduzido, na cultura do transporte marítimo, o termo Single Window (SW), que está subjacente, entre outros, à filosofia da JUP/JUL/FUP, e que tem vindo a ser amplamente utilizado no sector marítimo-portuário.

Trata-se de uma filosofia de governação na qual as tradicionais estruturas ou organizações governamentais e regulatórias são desafiadas a encetar um processo de transformação com o objetivo de melhorar o serviço para os cidadãos e melhorar a economia, num conceito de *accountability*, ou de responsabilização sustentável [33].

A United Nations Centre for Trade Facilitation and Electronic Business (UN/CEFACT) define a SW como uma capacidade que permite às partes envolvidas no comércio e transporte apresentar de forma normalizada, num único ponto de contacto, a informação necessária para cumprir os requisitos

regulamentares inerentes à importação, exportação e trânsito, explicitando a Recomendação nº 33, de 2005, da United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) [34], para além das características contidas nesta definição, outros atributos bastante relevantes dada a natureza da informação transacionada, nomeadamente, na parte relativa a garantia da segurança da informação, garantia da orquestração da troca de informação entre todas as autoridades através do ponto único de contacto e, adicionalmente, disponibilização de serviços de faturação e pagamento.

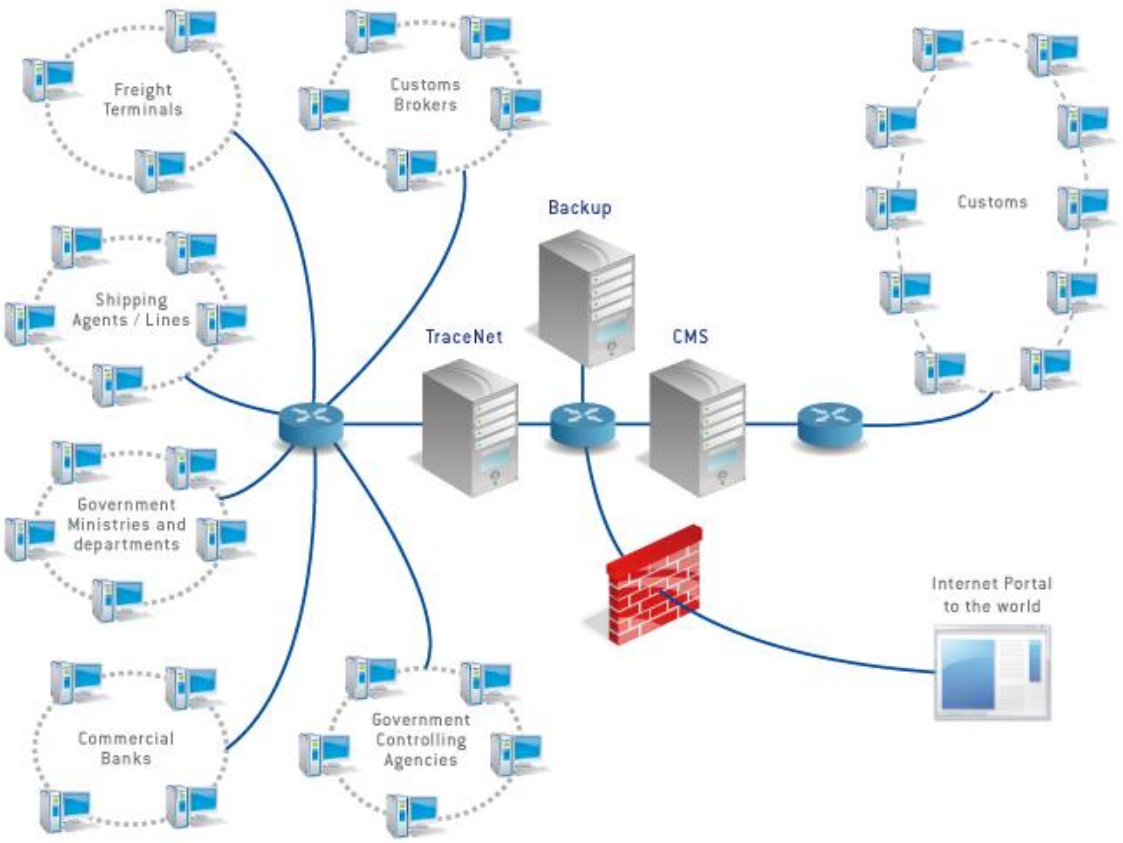


Figura 6 – As mais avançadas JUP, juntam o setor público e privado e os diferentes atores
Fonte: http://tfig.unece.org/contents/single-window-for-trade.htm

Ainda de acordo com a UNECE, as SW deverão evoluir em cinco níveis, até ao seu potencial máximo de utilização.

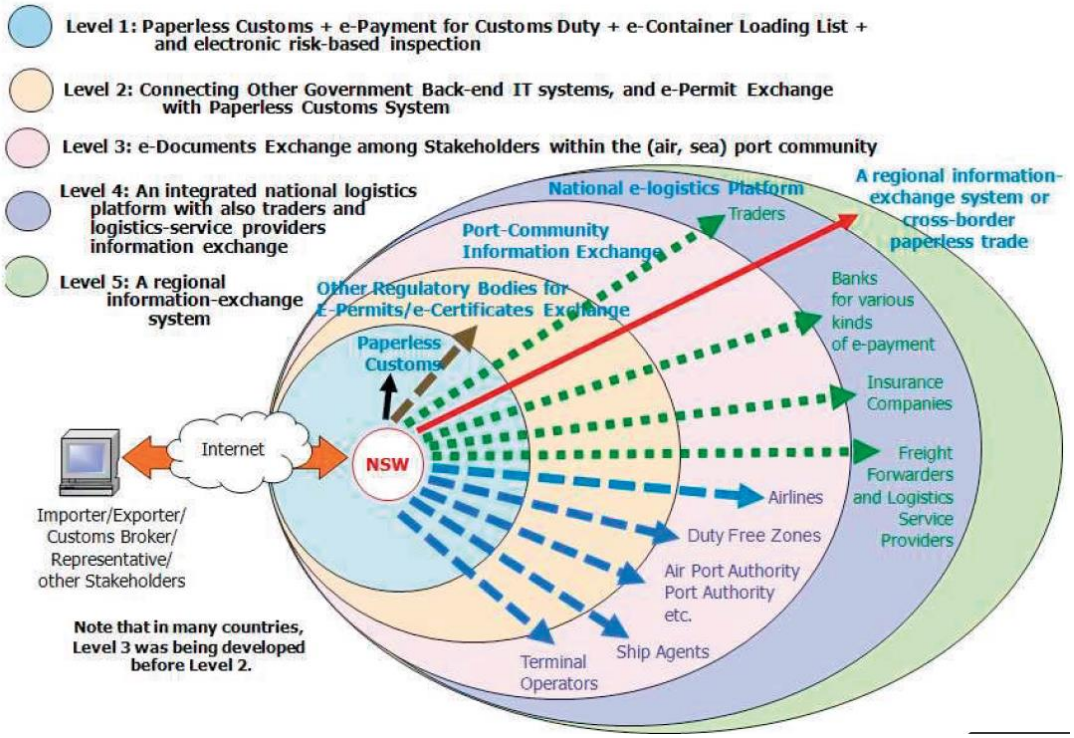


Figura 7 – Os cinco níveis de desenvolvimento da Single Window
Fonte: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trade/Publications/ECE-TRADE-404_SingleWindow.pdf

Em suma, o Direito Internacional Público aplicável ao transporte marítimo, e o conceito de SW, estão na base de implementação da JUP, o que potenciou o desenvolvimento da funcionalidade FUP, a partir da ferramenta JUP, e encontra atualidade nos atuais objetivos da Organização das Nações Unidas, e da Agenda 2030, particularmente na parte que se refere aos objetivo 9 e 17, e à necessidade de modernizar as infraestruturas e reabilitar as indústrias para torná-las sustentáveis, com maior eficiência no uso de recursos e maior adoção de tecnologias e processos industriais limpos e ambientalmente corretos, e que estão fortemente relacionados com as preocupações globais sobre o impacto das alterações climáticas [35].

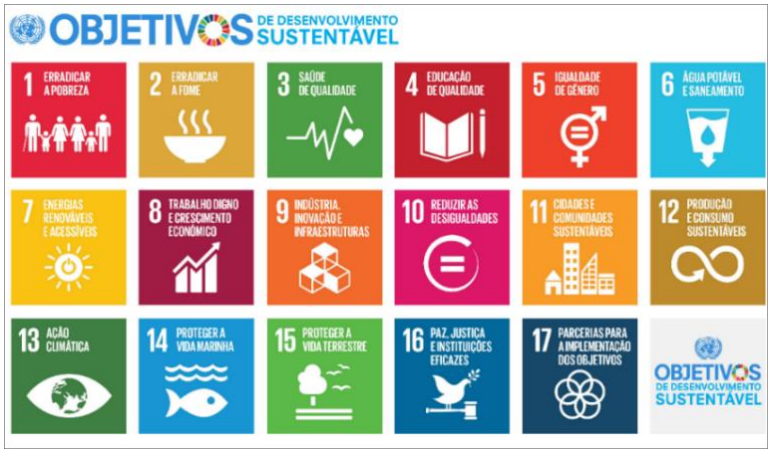


Figura 8 – Os 17 objetivos das Nações Unidas para a Agenda 2030
Fonte: http://www.unric.org/pt/

2. O papel da União Europeia

2.1 Os *Port Community Systems*

Para fazer face aos novos desafios, os portos têm investido nos Sistemas de Informação (SI), como instrumentos determinantes para o seu sucesso, destacando-se a aposta no desenvolvimento e implementação, nos principais portos europeus, do conceito Port Community Systems (PCS), ou de plataformas tecnológicas que oferecem serviços para ligação em rede de todos os atores, públicos e privados, envolvidos na movimentação de navios e mercadorias num porto [36].

Figura 9 –Port Community Systems (PCS)

Fonte: http://www.ipcsa.international/

A aposta nestes sistemas têm a finalidade de melhorar a competitividade global das comunidades portuárias por eles servidas e a sua posição competitiva face à concorrência, tendo em conta os benefícios esperados ao nível da eficiência dos processos operacionais e administrativos, da redução de custos administrativos, da qualidade da informação, da monitorização e controlo de fluxos físicos e informacionais [36].

Figura 10 – Como desenvolver a PCS
Fonte: http://www.ipcsa.international/armoury/resources/ipcsa-guide-english-2015.pdf

Os designados Livro Verde[1] e o Livro Azul[2], de onde resultaram entre outros, a atual Política Marítima Integrada da União Europeia[3], teve como objetivo lançar o debate sobre uma futura política marítima da UE, que adotasse uma abordagem

[1]- COM(2006) 275 final, de 07-06-2016, Livro Verde, Para uma futura política marítima da União: Uma visão europeia para os oceanos e os mares, Que impróprio chamar Terra a este planeta de oceanos! (afirmação atribuída a Arthur C. Clarke)
[2] - COM(2007) 575 final, de 10-10-2007, Livro Azul, Uma política marítima integrada para a União Europeia
[3] - COM(2012) 494 final, de 13-09-2012, Crescimento Azul, Oportunidades para um crescimento marinho e marítimo sustentável

holística para os oceanos e os mares, reconhecendo que a política marítima deveria firmar-se na Estratégia de Lisboa [37].

De facto, a Estratégia Lisboa[4], refere a necessidade de uma estratégia que conduza a um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, propondo cinco objetivos quantificáveis para a UE no horizonte 2020, capazes de potenciar o emprego, a investigação e a inovação, a melhoria das alterações climáticas e energia, de educação, numa luta contra a pobreza, enquadrando-se a FUP no objetivo investigação e desenvolvimento [38].

À luz das recomendações do Livro Branco[5] [39], a Comissão Europeia, publicou em dezembro de 2013, a última revisão às orientações para o desenvolvimento da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) [40]. Conforme referido pela Comissão Europeia, esta última revisão definiu pela primeira vez a rede principal da infraestrutura de transportes, que compreende todos os modos de transporte, fixando o ano de 2030 com data limite para a sua concretização.

Também é referido pela Comissão Europeia que as questões mais difíceis para a criação da rede transeuropeia de transportes são as infraestruturas transfronteiriças, a interoperabilidades técnica e a integração dos diferentes modos de transporte. Em suma, a condução da política europeia para os transportes assenta em dois instrumentos — nas orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e no Mecanismo Interligar a Europa [41], cujo objetivo último parece ser em teoria, uma rede de transportes intermodal, sem fronteiras, e totalmente interligada.

2.2 A política europeia para os portos no domínio dos SI

A Política Marítima Integrada da União Europeia [42], concretiza-se na designada estratégia Crescimento Azul [43], que reconhece a importância dos mares e oceanos enquanto motores da economia europeia com grande potencial

[4] - COM(2010) 2020 final, de 03-03-2010, EUROPA 2020, Estratégia para um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo

[5] - COM(2011) 144 Final, de 28-03-2011, *Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recurso*

para a inovação e o crescimento, contribuindo a política marítima integrada para a realização dos objetivos da estratégia Europa 2020, no sentido de um crescimento inteligente, sustentável e inclusivo, que define como medidas, o conhecimento do meio marinho, o ordenamento do espaço marítimo, e a vigilância marítima integrada, e o papel determinante dos portos nas trocas comerciais interna e externamente à União Europeia.

A mundialização do comércio marítimo e a necessária eficácia e eficiência dos portos, recomenda a aplicação de boas práticas e métodos de gestão sólidos, por forma a mitigar os desníveis estruturais de desempenho entre os diversos portos europeus, concretizando a UE o desafio de uma rede de transportes totalmente integrada, que passa pela estratégia de ligar os portos à rede transeuropeia, modernizar os serviços portuários, atrair investimento nos portos, promover o diálogo social, melhorar o perfil ambiental dos portos e incentivar a inovação.

Adicionalmente às assimetrias estruturais entre portos, em diferentes momentos e contextos, é referido pela UE, que a carga administrativa imposta ao transporte marítimo tem por consequência portos menos atrativos, prejudicando o seu desempenho global. Este problema, segundo a Comissão, afeta particularmente o transporte marítimo de curta distância na UE, que está em concorrência com os modos de transporte não sujeitos às mesmas exigências e procedimentos.

A própria Comissão reconhece na sua comunicação *"Cintura Azul, um espaço único para o transporte marítimo"*, de 2013 [44], que, apesar de o artigo 28.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) [45] permitir a livre circulação de mercadorias da União no território aduaneiro da UE, considera-se que os navios que viajam entre portos de dois Estados-Membros (EM) deixaram o território aduaneiro da UE, por se considerar que, ao saírem das águas territoriais dos EM, atravessaram as fronteiras externas da UE.

Por conseguinte, são exigidas formalidades aduaneiras nos portos de origem e destino, ainda que se trate de portos da UE e ainda que sendo necessários, quer por motivos económicos, de segurança e de proteção, a verdade é que os formalismos administrativos envolvem custos e provocam atrasos que colocam o

transporte marítimo numa posição de desvantagem relativamente a outros modos de transporte.

A redução de custos e a simplificação de procedimentos, à semelhança do que acontece noutros modos de transporte, é um fator-chave para a promoção do transporte marítimo na UE, podendo os sistemas de informação ser importantes instrumentos para atingir esses objetivos.

As iniciativas propostas pela Comissão Europeia, para as quais os sistemas de informação podem dar um importante contributo, enquadram-se no objetivo estratégico de modernização dos serviços portuários, particularmente no que diz respeito à simplificação administrativa nos portos e à sua integração nas cadeias logísticas, tendo a Comissão Europeia determinado continuar a desenvolver as suas ações [46], relativamente:

Ação 4

A Comissão continuará a desenvolver as suas ações no respeitante:

– à iniciativa «cintura azul», que visa reduzir a carga administrativa que pesa sobre as mercadorias da UE transportadas por mar entre portos da UE para um nível comparável ao dos outros modos de transporte, nomeadamente através de uma maior simplificação dos procedimentos aduaneiros. Esta iniciativa é também uma das ações-chave do Ato para o Mercado Único II[22];

– ao reforço da harmonização e coordenação da aplicação da Diretiva 2010/65/UE[23], através do estabelecimento de orientações sobre os «balcões únicos nacionais», que deverão estar operacionais, o mais tardar, em 1 de junho de 2015;

– à iniciativa «e-maritime», que visa promover a utilização de dados eletrónicos na condução das atividades comerciais e reduzir a carga administrativa; e

– à iniciativa «e-freight», que tem por objetivo facilitar o intercâmbio de informações ao longo das cadeias logísticas multimodais e que contribuirá para melhorar a eficiência dos portos, que são importantes plataformas multimodais.

Figura 11 – Modernizar os serviços portuários (simplificação administrativa nos portos)
Fonte: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0295&from=PT

Em suma, a concretização das recomendações do Livro Branco e das orientações para o desenvolvimento da RTE-T, está intimamente associada à implementação das tecnologias da informação e da comunicação relacionadas com os transportes, de modo a garantir uma gestão de tráfego melhorada e integrada, e a

simplificar os procedimentos administrativos, através do reforço da logística dos transportes de mercadorias e dos dispositivos de localização e de seguimento da carga, assim como da otimização da programação e dos fluxos de tráfego.

O transporte marítimo está sujeito a procedimentos administrativos complexos que, por vezes, se traduzem em ineficiências e perda de competitividade face a outros modos de transporte e embora os principais e mais eficientes portos europeus, tenham como preocupação a melhoria contínua dos seus processos e a sua integração a montante e jusante das cadeias logísticas onde se enquadram, a realidade geral não é esta — as barreiras administrativas e procedimentos distintos no seio da UE são uma realidade e um fator inibidor da competitividade global dos portos europeus.

No âmbito da política europeia para os transportes e, particularmente no que diz respeito aos portos e ao transporte marítimo, a Comissão estabeleceu um conjunto de ações que dão corpo à criação de um espaço europeu de transporte marítimo sem barreiras, objetivo preconizado pelo Livro Branco sobre os Transportes, de 2011, e pelas orientações para o desenvolvimento da RTE-T que lhe seguiram.

Das ações que envolvem diretamente o domínio dos sistemas de informação consta a Diretiva nº 2010/65/UE [47], que revogou a Diretiva nº 2002/6/CE, relativa aos atos declarativos necessários à entrada e saída de navios no espaço comunitário.

O objetivo central da Diretiva nº 2010/65/UE é simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos exigidos ao transporte marítimo, através do uso de meios eletrónicos para a sua transmissão, na receção e distribuição.

Para o negócio, esta Diretiva é vista como uma oportunidade de facilitação do comércio e das barreiras administrativas através da harmonização e estandardização, conforme refere a European Sea Ports Organisation (ESPO), corroborando assim os objetivos da Comissão.

Também a International Port Community Systems Association (EPCSA), sublinha a sua sintonia com a política europeia para o setor marítimo-portuário, particularmente com o reconhecimento da necessidade de mais simplificação no

sentido de ajudar os portos a modernizar os serviços oferecidos através da utilização da troca eletrónica de informação.

Apesar da sintonia com a política europeia e com as linhas de ação para a sua concretização, estas organizações mostram-se preocupadas com a forma da sua implementação, recomendando à Comissão a não duplicação dos processos de negócio e a usar as mensagens eletrónicas já em uso pelos setores marítimos e logísticos na UE.

O objetivo, é simplificar e harmonizar os procedimentos administrativos aplicados ao transporte marítimo através da normalização da transmissão eletrónica de informações e da racionalização das formalidades de declaração, documento que esteve na base do desenvolvimento da JUP, que é o sistema informático de suporte a todas as requisições de serviços a prestar aos navios, atos declarativos e pedidos de licenças efetuados pelos armadores ou pelos seus representantes legais, e dos respetivos registos de serviços prestados, despachos e autorizações emitidas pelas autoridades e prestadores de serviços nos portos nacionais [48].

3. A política de Portugal

3.1 A Diretiva nº 2010/65/EU e a Janela Única Portuária

Os espaços marítimos sob soberania ou jurisdição de Portugal ocupam uma área superior a 1,7 milhões de km^2, que incluí a Zona Económica Exclusiva (ZEE) nacional, que representa dezoito vezes o território terrestre português. Para além desta extensa ZEE, foi submetida em 11 de maio de 2009, à Comissão de Limites da Plataforma Continental, nas Nações Unidas, uma proposta de alargamento da plataforma continental portuguesa.

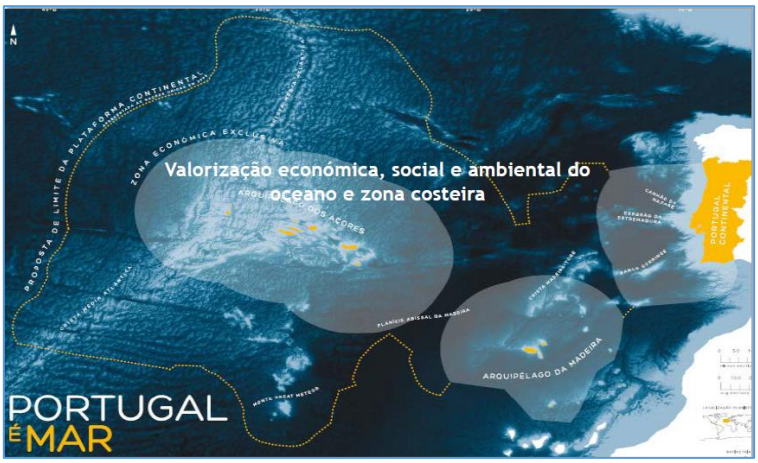


Figura 12 – Projeto de Expansão da Plataforma Continental
Fonte: https://docentes.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/joc_MA_27748.pdf

A ZEE portuguesa é uma das mais confluentes, importantes e movimentadas rotas marítimas, e tem vindo a registar-se um aumento no número de navios e embarcações que dão entrada nos portos marítimos portugueses, com grande impacte na economia de Portugal, o que esteve na base da assinatura em junho de 2013 de um protocolo de parceria entre o Instituto Nacional de Estatística (INE) e a Direção-Geral de Política do Mar (DGPM).

O protocolo visa a definição de indicadores de medição capazes de contribuir para uma avaliação da dimensão e da importância da economia do mar na economia de Portugal, e a disponibilização de informação credível e adequada para apoio à decisão, e para a monotorização da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 (ENM) [49], na designada Conta Satélite do Mar (CSM), adentro das Contas Nacionais (CN) [50], preocupações que deveriam desde já ser inscritas na agenda política de São Tomé e Príncipe.

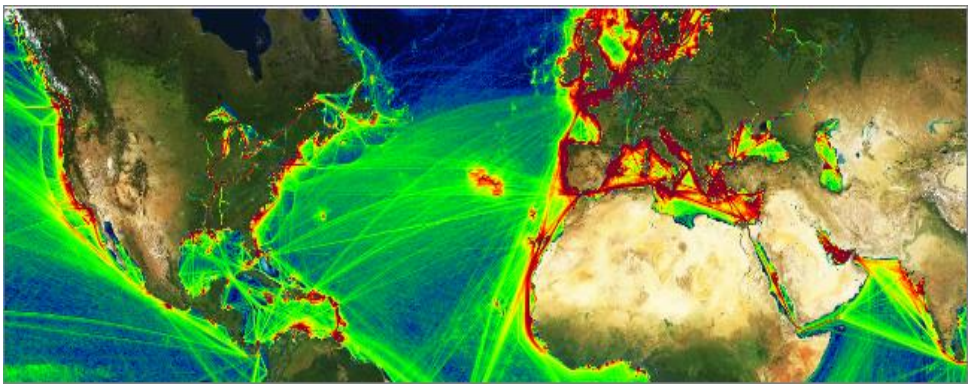


Figura 13- Densidade das rotas marítimas
Fonte:https://help.marinetraffic.com/hc/en-us/articles/204103758-Density-Maps

No reconhecimento da importância do mar e da sua valorização crescente, que em Portugal consta da Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 e, num contexto de forte densificação das questões relacionadas com a sustentabilidade, a presente matéria ganha relevo na estratégia de Portugal para o mar.

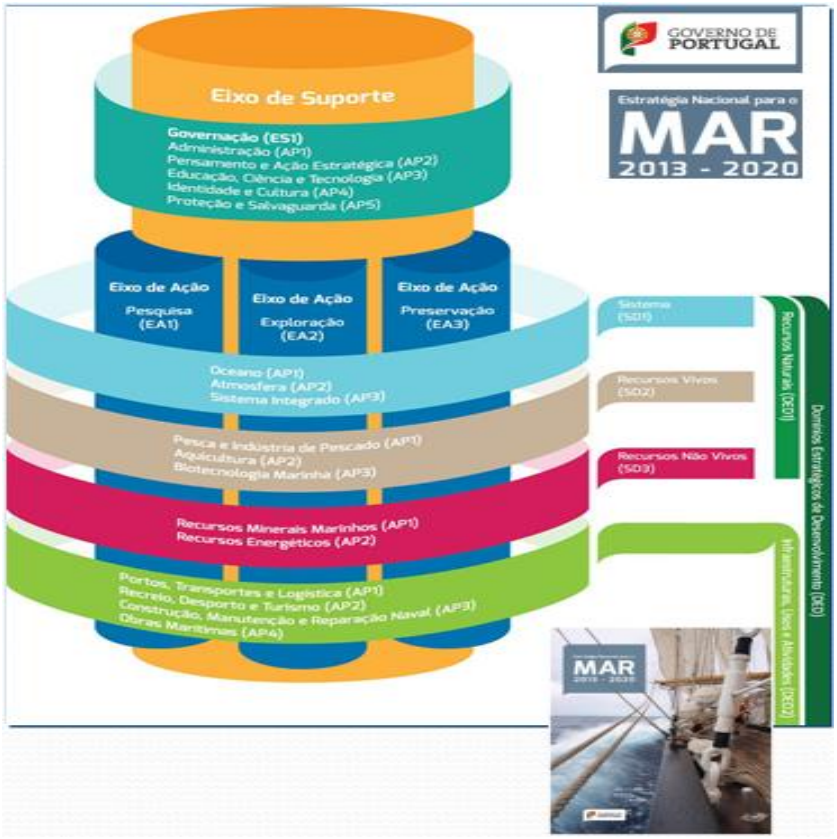


Figura 14 – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020
Fonte: https://docs.wixstatic.com/ugd/eb00d2_44636daa2f6e44d3a8308703aa2c5c77.pdf

Historicamente, o mar foi preocupação das sociedades, particularmente após os descobrimentos portugueses, pela sua importância económica e política, e desde meados da década de 90 do século passado, os portos encetaram um trajeto de evolução dos sistemas de informação, de forma a ajustá-los às necessidades do mercado e às expectativas de crescimento na movimentação de mercadorias e de navios.

Em Portugal, são várias as iniciativas anteriores ao desafio colocado pela Diretiva n.º 2010/65/UE, de que são exemplo os processos de simplificação de procedimentos nos finais dos anos 80, tendo o Sistema de Gestão de Navios (SIGENA) sido o primeiro sistema informático de gestão de navios a entrar em produtivo no porto de Lisboa, em 1991.

Porém o primeiro passo para a simplificação administrativa do transporte marítimo, foi dado em Sines, que introduziu pela primeira vez o conceito de Centro de Despacho de Navios e Serviços (CDN), e criou aquela que foi a primeira aplicação informática de balcão único virtual para os portos, o SINAVE, que apresentava um nível excecional de conceção, que permitia que todas as formalidades de desembaraço dos navios e das mercadorias tivessem lugar num único espaço físico.

Foi a Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 16-11 [51], que reconhecendo o mérito do SINAVE, recomendou a disseminação de centros de despacho de navios aos restantes portos nacionais, que se constituiu como a génese do balcão único nos portos portugueses, tendo a JUP em 2008, acabado por centralizar numa plataforma tecnológica de caráter local, a informação, a documentação e os processos relativos às várias entidades que trabalham nos portos, permitindo aos agentes económicos ligarem-se a um único sistema que lhes faculta toda a informação necessária, facilitando às entidades públicas a instrução e a tomada de decisões administrativas por via eletrónica.

Em 2002, para dar resposta às solicitações das comunidades portuárias e, com o objetivo de redução de custos e de simplificação de procedimentos, as Administrações dos portos de Aveiro, Leixões, Lisboa, Setúbal e Sines subscreveram o "Acordo para o desenvolvimento convergente dos portos nacionais", cujos principais objetivos se consubstanciaram no sentido de (...) *Todos os sistemas de informação portuários devem convergir para poderem receber, validar e tratar informação transmitida eletronicamente dos parceiros. A informação e os procedimentos utilizados devem ser os mesmos, como*

resultado de um projeto de convergência que implemente a normalização e simplificação a

nível nacional para todos os sistemas portuários existentes ou a desenvolver. (...) [52].

Em 2004, passada cerca de uma década na criação de normas ágeis e harmonizadas, em cada um dos portos portugueses, era exigida informação em papel e/ou eletronicamente, com conteúdo, forma e procedimentos diferentes, não

estando explícitos os padrões de serviços a que cada entidade pública ou privada deveriam obedecer.

O Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6-11 [53], que regula os atos e procedimentos aplicáveis ao acesso e à saída de navios e embarcações de portos nacionais foi considerado no estabelecimento dos requisitos informacionais dos formulários uniformizados pela Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1965 (FAL) [54], para a implementação do despacho de largada dos navios em suporte eletrónico, ou seja, a designada Janela Única Portuária.

A JUP, implementada em 2008, foi assumida como estratégica para o setor marítimo e portuário, e resultou dos projetos que decorreram entre 2003 e 2007, designadamente a Plataforma Comum Portuária (Pcom), desenvolvido em parceria com a Direção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo, atual Autoridade Tributária e Aduaneira, de forma a tornar possível a interoperabilidade entre o Sistema de Declarações Sumárias das Alfândegas e a JUP, implementando o despacho aduaneiro eletrónico, quer para o meio de transporte, quer para as mercadorias.

Seguiu-se o projeto Procedimentos e Informação Portuária Eletrónica (PIPe), que teve como objetivo a normalização de informação, simplificação e harmonização de procedimentos nos portos portugueses, no sentido de aumentar a facilitação do tráfego marítimo através da harmonização de processos e procedimentos entre os vários portos, fundamentalmente no referente à interconexão e interoperabilidade, à partilha e troca eletrónica processual entre os vários

membros da comunidade marítimo portuária, de forma a implementar o conceito de JUP, tendo sido estabelecido um Modelo de Referência Nacional (MRN) para os portos portugueses, por forma a permitir a implementação do modelo JUP em todos os portos comerciais nacionais.

O MRN teve por base o levantamento, em todos os portos nacionais, dos processos e procedimentos existentes, quer os que já eram suportados pelos sistemas informáticos, tal como o CDN e o PCom, quer os que ainda eram efetuados em suporte de papel, e no sentido de validar com casos reais o MRN, a nível nacional, foram desenvolvidas aplicações informáticas designadas Janela Única Portuária (JUP).

Trata-se do local onde todos os parceiros, públicos e privados, envolvidos no negócio portuário prestam numa só vez os seus atos declarativos, necessários à circulação de navios e mercadorias. Com a implementação da JUP harmonizaram-se os procedimentos portuários com condições de segurança (confidencialidade, integridade e disponibilidade), concretizando-se o conceito de *Single Window*.

A JUP visou disponibilizar uma plataforma sustentada em procedimentos simplificados, harmonizados e em suporte eletrónico, num único contacto de interação entre intervenientes, com um nó onde a informação é colocada uma só vez e chega a todas as entidades que prestam serviço naquele nó, quer no que respeita ao meio de transporte, quer à mercadoria, obtendo-se as respetivas respostas pelo mesmo canal.

Em junho de 2013, o porto de Sines, dando resposta aos pedidos da sua comunidade portuária, alarga o âmbito da JUP ao seu *hinterland*, integrando numa mesma solução tecnológica os operadores de transporte terrestre (com especial foco no transporte ferroviário), operadores logísticos e plataformas multimodais ou portos secos.

Esta evolução, designada JUPII, foi mais uma vez desenvolvida em estreita colaboração com a Autoridade Aduaneira, constituindo-se como a primeira solução com uma vertente multimodal, oferecendo serviços a toda a cadeia

logística e com uma área de influência para além das fronteiras físicas do porto, por isso, designada por Janela Única Logística.

Figura 15 – Evolução dos SI para gestão da cadeia logística no porto de Sines
Fonte: APS

Em 1 de janeiro de 2017, utilizando a ferramenta JUP, entrou em funcionamento a Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

3.2 O estatuto legal de navio em Portugal

Os navios, tanto no Direito Internacional Público do Mar como no Direito Internacional Privado Marítimo, suscitam problemas de regulação jurídica, desempenhando a conexão permanente com um determinado Estado um papel decisivo nos aspetos de jurisdição.

Porém, esta conexão parece não ser a mesma em ambos os direitos internacionais, público e privado, e daí a relevância da questão da nacionalidade e do registo de matrícula, que irá determinar dos direitos reais sobre o navio, dos contratos de trabalho a bordo e da responsabilidade extracontratual por factos ocorridos a bordo de navios ou envolvendo navios.

O Estatuto Legal do Navio (ELN), em Portugal, consta do Decreto-Lei nº 201/98 de 10-7, que conforme o disposto no seu artigo 33º, revogou os artigos 485º a

487º e 487º a 491º do Código Comercial, que constava da Carta de Lei de 28 de junho de 1888.

No instituto dos navios, do Capítulo I – Dos navios, do Livro Terceiro, apenas se mantém o artigo 488º, relativo a questões sobre propriedade do navio, privilégios e hipotecas que o onerem, que devem ser reguladas pela lei da nacionalidade que o navio tiver ao tempo, em que o direito, objeto da contestação, houver sido adquirido, o mesmo se observando nas contestações relativas a privilégios sobre o frete ou a carga do navio, sendo que a mudança de nacionalidade não prejudicará, salvo os tratados internacionais, os direitos anteriores sobre o navio.

Com este novo regime consagra-se, no âmbito do direito substantivo, a sujeição a registo dos navios, atribui-se âmbito mais amplo ao princípio da personalidade e capacidade judiciárias já previstas no artigo 28º do Decreto-Lei nº 352/86, de 21-10, consagra-se o princípio de arresto e a penhora do navio e mercadorias que podem ser efetuadas mesmo que o navio já se encontre despachado para viagem, perfilhando-se aqui a solução da Convenção de Haia.

De acordo com o nº 1, do artigo 1º, do ELN, e da alínea a), do artigo 1º, do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, o navio é o engenho flutuante destinado à navegação por água.

Que nos termos do artigo 2º, do ELN e dos artigos 2º a 4º do Decreto-Lei nº 42644, de 14-11-1959, dos artigos 72º a 104º, do Decreto-Lei nº 265/72, de 31-7, do Decreto-Lei nº 287/93, de 22-6, do Decreto-Lei nº 403/86, de 3-12, que revoga os artigos 41º a 65º, do Código Comercial, que consta da Carta de Lei de 28 de junho de 1888, do Decreto-Lei nº 96/89, de 28-3, alterado pelo Decreto-Lei nº 393/93, de 23-11, pelo Decreto-Lei nº 5/97, de 9-1, pelo Decreto-Lei nº 331/99, de 20-8 e pelo Decreto-Lei nº 248/2002, relativo a Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registo.

O artigo 3º do ELN exprime uma conexão entre um dado conjunto de situações de que são sujeitos o proprietário, o armador, o comandante, a tripulação e os passageiros, entre outros, desde que com alguma relação com o navio e um determinado Estado.

Do ponto de vista do Direito do Mar[6], o elemento de conexão relevante para o estabelecimento da nacionalidade do navio é o pavilhão que esteja autorizado a arvorar conforme dispõe o artigo 91º, da CNUDM, sendo que os segundos registos (bandeiras de conveniência), que são atribuídas com base em requisitos mínimos têm levado os Estados a questionar a validade da nacionalidade.

Relativamente a identificação do navio, ou seja, o nome, o número e a inscrição do casco, os mesmos constam dos artigos 4º a 6º do ELN, e dos artigos 105º a 108º do Decreto-Lei nº 265/72, de 31-7.

A CNUDM contém ainda preceitos relativos a deveres do Estado de bandeira (artigo 94º), a dever de prestar assistência (artigo 98º), a proibição do transporte de escravos (artigo 99º), a cooperação com outros Estados para a repressão do tráfico ilícito de drogas (artigo 108º) e a transmissões não autorizadas efetuadas a partir de alto mar (artigo 109º).

Em Direito do Mar, os navios, conforme os espaços em que se encontram sob a jurisdição do Estado costeiro, ficam sujeitos a competências mais ou menos vastas desse Estado, e assim terá de se distinguir conforme o navio se encontre em águas interiores, no mar territorial, em zonas de jurisdição limitada do Estado costeiro ou no alto mar.

Quando se encontrem em águas interiores, estarão sujeitos, em princípio, à jurisdição do Estado costeiro[7] quando se encontrem no mar territorial, estão também sujeitos à jurisdição do Estado costeiro, conforme o nº 1, do artigo 2º, da CNUDM, ainda que essa jurisdição seja mais limitada que no caso das águas interiores, podendo ainda o Estado costeiro gozar de uma jurisdição bastante limitada sobre navios que se encontrem na zona contígua[8], na zona económica exclusiva ou sobre a plataforma continental[9].

---

[6] - Resolução da Assembleia da República nº 60-B/97 de 14-10, que aprova por ratificação a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, Montego Bay, 1982 (CNUDM)

[7] - Cfs. nº 1,do artigo 16º, do Decreto-Lei nº 265/72, de 31-7, e a alínea k), do nº 2, do artigo 13º, do Decreto-Lei nº 44/2002, de 2-3

[8] - Nº 1, do artigo 33º, da CNUDM

[9] - Artigos 56º e 77º, da CNUDM

Fora dos domínios de jurisdição funcionalmente limitado do Estado costeiro, o regime aplicável é o previsto para o alto mar[10] ainda que estejam previstas exceções, particularmente a absoluta imunidade dos navios de guerra em alto mar[11], as exceções aos direitos de visita e de perseguição[12], a passagem não inofensiva no mar territorial, e o regime das águas interiores, e impossibilidade de visita/perseguição aos navios de guerra.

Decorre do artigo 3º do ELN que os navios, cuja propriedade se encontre registada em Portugal, têm nacionalidade portuguesa; porém não é assim em todos os países, sendo frequente que os Estados mantenham mais do que um sistema de registo de navios[13], e admitam que o navio arvore temporariamente o seu pavilhão, designadamente em caso de fretamento a casco nú[14].

À face do nº 3, do artigo 44º, do Código Civil[15], o que releva é o Estado de registo e não o pavilhão do navio, dando-se relevância ao registo organizado pelo Estado de matrícula porém o artigo 11º do ELN restabelece a regra da nacionalidade, pressupondo este preceito que o Estado de nacionalidade e o Estado de registo coincidem, pelo que só valerá para os navios portugueses.

Os deveres do Estado de bandeira, constam do artigo 94º, da CNUDM, do qual decorre o dever de exercer de modo efetivo a sua jurisdição e o seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira, as medidas necessárias para garantir a segurança no mar, agindo em conformidade com os regulamentos, procedimentos e práticas internacionais, e o dever de ordenar a abertura de inquéritos em relação a qualquer acidente marítimo ou incidente de navegação no alto mar.

O navio não tem personalidade jurídica, mas pode ser demandado em juízo, tem personalidade judiciária, de acordo com o artigo 11º, do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7 conjugado com o nº 2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 352/86, de 21-10, que referem que, se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, o navio responde, perante os credores

[10] - Artigos 58º, 78º, nº 1 do 92º, da CNUDM
[11] - Artigo 95º e 96º, da CNUDM
[12] - Artigos 110º e 111º, da CNUDM
[13] - Decreto-Lei nº 42644, de 14 de novembro de 1959 e artigo 72º e ss do Decreto-Lei nº 265/72, de 31-7
[14] - Decreto-Lei nº 287/93, de 22-6
[15] - Decreto-Lei n.º 47344/66, de 25-11

interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam, sendo nestes termos atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho.

Em suma, os navios são para navegar, e não para estarem parados em porto, sendo o principal enfoque dos agentes de navegação e da FUP a prestação de um serviço ótimo ao navio, cuja paragem em porto não poderá ser por outros motivos que não os de segurança e de movimentação de mercadoria.

3.3 O regime jurídico do armador/proprietário do navio

O Decreto-Lei nº 196/98, de 10-7, veio contrapor à figura do armador em sentido lato, de proprietário de navios, armador de navios *stricto sensu*, transportador e afretador, a figura do armador/proprietário de navios *ship owner*, que arma e faz a gestão técnica do armador/gestor de navios *ship manager*, e do armador/transportador *ship operator*, que faz a gestão comercial do navio exercendo a atividade transportadora propriamente dita[16],

A alínea b) do artigo 1º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, que o proprietário do navio, é aquele que, nos termos da lei, goza em pleno e exclusivo dos direitos de uso, fruição e disposição do navio, definindo a alínea h) o fundo de limitação da responsabilidade como o montante global em que o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade por danos causados a terceiros, alínea que é densificada nos artigos 11º a 19º deste diploma.

O artigo 3º do Decreto-Lei nº 196/98, de 10-7, veio definir o âmbito de aplicação, o artigo 4º, os requisitos de inscrição, o artigo 5º, os prazos para a efetivação da inscrição, o artigo 6,º a comunicação da inscrição a outras entidades pela Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), o artigo 7º, ao cancelamento da inscrição, o artigo 8º, aos direitos do armador, o artigo 9º, às obrigações do armador, e o artigo 10º, às questões da fiscalização pela DGRM.

[16] - O nº 2, do artigo 1º, do Decreto-Lei nº 196/98, de 10-7, define como armador *aquele que, no exercício de uma atividade de transporte marítimo, explora navios de comércio próprios ou de terceiros, como afretador a tempo ou em casco nu, com ou sem opção de compra, ou como locatário*.

Existe diversa jurisprudência que resiste a qualificar o afretador do navio como "transportador" (efetivo) porém a questão dos navios próprios ou alheios que podem ser designados, não afeta o direito de designação dos navios em concreto por parte do fretador, existindo uma liberdade mais ou menos ampla em conformidade com os termos do contrato, em que se caracteriza, à partida, a tipologia de navio a utilizar e, eventualmente, se devem ou não pertencer à titularidade do transportador, referindo-se o Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC), ao transportador comum não-proprietário de navio, que é um armador sem navio, virtual, e que se propõe realizar transporte marítimo em navios de armadores tradicionalmente constituídos.

A alínea c) do artigo 1º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, define armador como aquele que, no seu próprio interesse, procede ao armamento do navio, referindo o artigo 2º que presume-se armador, salvo prova em contrário que só pode ser ilidida mediante prova de que aquele que invoca sabe quem é o armador, o proprietário do navio, o titular do segundo registo, havendo duplo registo, o afretador no caso de fretamento em casco nu, e o artigo 3º, que compete ao armador designar e despedir o capitão do navio.

A alínea h) do artigo 1º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, define o fundo de limitação da responsabilidade como o montante global que o proprietário de um navio pode limitar a sua responsabilidade por danos causados a terceiros, densificadas nos artigos 11º a 19º do referido diploma.

O artigo 5º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, refere ainda que o armador que não seja proprietário do navio responde, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário do navio, e o artigo 7º, que o armador também responde pelos atos do gestor de navio relativos a armamento do navio, ou o conjunto de atos jurídicos e materiais necessários para que o navio fique em condições de empreender viagem.

Trata-se de uma pessoa jurídica, estabelecida e registada com a finalidade de realizar transporte marítimo, local ou internacional, através da operação de navios, explorando rotas, e que se oferece para transportar cargas de todos os tipos de um porto a outro, não necessitando de ser proprietário de navios e

podendo até utilizar navios por afretamento nos termos da alínea g) do artigo 1º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, ou seja, aquele que, tomando o navio de fretamento, fica a dispor dele mediante o pagamento de uma retribuição pecuniária, denominada frete.

Todos os armadores têm uma nacionalidade, podendo o registo do navio ser diferente da do armador, já que os navios podem estar registado noutro país, por diferentes razões, entre elas a de conveniência, no sentido de obterem benefícios fiscais e flexibilidade laboral.

O artigo 8º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, refere que fora do local sede do proprietário ou do armador, estes são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo capitão do navio em tudo o que se relacionar com a expedição, ainda que esta representação não seja afetada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes.

O artigo 4º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, refere as responsabilidades do armador que seja proprietário do navio que responde, independentemente de culpa, pelos danos derivados de atos e omissões, do capitão e da tripulação, dos pilotos ou práticos tomados a bordo, ainda que o recurso ao piloto ou prático seja imposto por lei, regulamento ou uso, de qualquer outra pessoa ao serviço do navio, sendo aplicáveis a estas responsabilidade as disposições da lei civil que regulam a responsabilidade do comitente pelos atos do comissário.

O artigo 6º, relativo a responsabilidade do simples proprietário do navio refere que estes respondem subsidiariamente, perante terceiros, nos mesmos termos do proprietário armador, com sub-rogação total ou parcial nos direitos daqueles contra o armador, e o artigo 8º, relativo a representação legal do proprietário e do armador, que fora do local da sede são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo capitão do navio em tudo o que se relacionar com a expedição, não sendo esta representação afetada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes.

O artigo 11º, conjugado com o nº 2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 352/86, de 21-10, que se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no

despacho de entrada da capitania, o navio responde, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam, sendo nestes termos atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho.

O artigo 12º, que se refere a limites da responsabilidade do proprietário, que para além das limitações da responsabilidade admitidas nos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal, e quando não estejam em causa pedidos de indemnização por estes abrangidos, o proprietário do navio pode restringir a sua responsabilidade ao navio e ao valor do frete a risco, abandonando-os aos credores, com vista à constituição de um fundo de limitação da responsabilidade, aplicando-se ao processo com as necessárias adaptações, de acordo com o artigo 13º, as normas relativas à limitação da responsabilidade referidas com exceção do fundo de limitação da responsabilidade que logo que se mostre realizado o depósito do produto da venda do navio, o juiz declara constituído o fundo de limitação da responsabilidade.

O artigo 17º, em conjugação com a Declaração de Retificação nº 11-Q/98 de 31-7 e com o Decreto-Lei nº 64/2015, de 15-3, considera que há abandono do navio quando, encontrando-se na área de jurisdição dos tribunais portugueses, aí permaneça, por um período superior a 30 dias, sem capitão ou quem desempenhe as correspondentes funções de comando e sem agente de navegação, deixando o navio de ter agente de navegação a partir da data em que este notifique a capitania do porto respetivo de que cessou as suas funções.

De acordo com a Convenção Internacional para a Unificação de certas regras em matéria de conhecimentos, assinada em Bruxelas em 25 de agosto de 1924, e que foi integrada no direito interno português através do Decreto nº 21:309, de 2 de junho de 1932, e do Decreto-Lei nº 37748, de 1 de fevereiro de 1950, o limite de responsabilidade de acordo com o nº 5, do artigo 4º, é de 100 libras esterlinas por unidade ou cerca de US$ 200,00, sendo que em 1984, na sequência do Acórdão do Tribunal de Aix-en-Provence, entendeu-se que 100 libras de ouro correspondiam a 4.576,00 francos franceses, e no caso da conversão se basear na relação [Special Drawing Rights (SDR), ou Droit de Tirage Spécial (DTS), ou

Direito de Saque Especial (DSE)], em que 1 DTS = 8,30 francos franceses, então 100 libras de ouro correspondem a 823,969 DTS = 6.838,95 francos franceses, tendo o valor da limitação da responsabilidade sido fixada em Portugal em 100.000$00 por unidade[17], conforme o previsto no artigo 31º do Decreto-Lei nº 352/86, de 21-10.

A Convenção de Bruxelas foi posteriormente alterada pelo protocolo de 1968, que deu origem ao designado Protocolo de Visby ou Regras de Haia-Visby, que entrou em vigor em 23 de junho de 1977, e que não vincula Portugal, o qual atualizou a limitação de responsabilidade do transportador para 10.000,00 francos-ouro por volume ou unidade ou 30 francos-ouro por quilo, consoante o montante mais elevado.

Posteriormente o protocolo de 1979 ou Protocolo SDR, que entrou em vigor em 14 de fevereiro de 1984, e que também não vincula Portugal, veio atualizar os valores de limitação de responsabilidade do transportador e fixá-los em Direitos Especiais de Saque ou unidades de conta, tendo estabelecido 666,67 SDR por volume ou unidade ou 2 SDR por quilo de peso bruto das mercadorias perdidas ou avariadas[18], para os países membros do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Com o objetivo de substituir a Convenção de Bruxelas de 1924 e o Protocolo de Visby, foi concluída e assinada em Hamburgo em 1978 a Convenção Internacional sobre o Transporte de Mercadorias por Mar, que entrou internacionalmente em vigor em 1 de novembro de 1992, e que Portugal também não ratificou, e que pretendeu dar resposta a cinco questões que preocupavam, em especial, os países carregadores, ou seja, o afastamento da falta náutica como condição de exoneração do transportador, no caso de incêndio a bordo, a exoneração do transportador de qualquer responsabilidade, desde que não se prove falta ou negligência que lhe seja imputável, o critério de cálculo de limitação da responsabilidade, o regime de responsabilidade no caso de o navio

[17] - Ou cerca de US$ 625,00 para US$ 1,00 = 160$00

[18] - Ou, aproximadamente, US$ 949,00 e US$ 2,85, respetivamente

chegar ao porto após a data prevista (atrasos), e a determinação da unidade de conta.

O artigo 9º do Decreto-Lei nº 64/2005, de 15-3, dispõe sobre a responsabilidade do armador e do proprietário em matéria respeitante a remoção de destroços de navios encalhados e afundados[19].

A noção de armador e de proprietário do navio é relevante, porquanto permite apurar os responsáveis por créditos, e se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, responde o navio, perante os credores interessados, nos mesmos termos em que aqueles responderiam, sendo nestes termos atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho, o que nos remete para a figura do agente de navegação.

3.4 A figura do agente de navegação

A alínea f) do artigo 1º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10 de julho [55], define agente de navegação, como *aquele que, em representação do proprietário, do armador, do afretador ou do gestor, ou de alguns destes simultaneamente, se encarrega de despachar o navio em porto e das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem com o de assistir o capitão na prática dos atos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem.*

O artigo 8º do mesmo diploma, *que fora do local sede do proprietário ou do armador, estes são representados, judicial e extrajudicialmente, pelo capitão do navio em tudo o que se relacionar com a expedição,* ainda que esta representação não seja *afetada pela presença do proprietário, do armador ou de outros seus representantes,* incluindo-se aqui o agente de navegação.

O artigo 9º, *que a atividade do agente de navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência.*

Trata-se de empresa que representa o armador em determinado Estado, fazendo a ligação entre este e o utilizador do navio, podendo este agente ser uma empresa

[19] - Matéria que consta do artigo 168º, do Decreto-Lei nº 265/72, de 31-7

do próprio armador, ou uma empresa independente, contratada pelo mesmo para representá-lo e para lhe prestar serviços.

O regime jurídico de acesso à atividade de agente de navegação consta do Decreto-Lei nº 264/2012, de 20-12, sendo que são agentes de navegação, as pessoas singulares e coletivas, referidas nos pontos i) e ii), da alínea b) do artigo 1º, deste diploma.

O artigo 3º deste último diploma, refere a atividade de agente de navegação, o artigo 4º, os direitos do agente de navegação, o artigo 5º, os deveres do agente de navegação, o artigo 6º, o acesso à atividade, o artigo 8º, a inscrição no Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT), o artigo 8º, o cancelamento da inscrição, o artigo 9º, a idoneidade comercial, os artigos 10º e 11º, o registo e o cancelamento da atividade no IMT, o artigo 12º, a livre prestação de serviços, o artigo 13º, a utilização de denominações, o artigo 14º, a registo nacional de agentes de navegação, o artigo 15º, ao reconhecimento mútuo, o artigo 17º, a cooperação administrativa, e entre outros o artigo 19º, a fiscalização pelo IMT.

Conforme já referido, se o proprietário ou o armador não forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania, o navio apesar de não ter personalidade jurídica, pode ser demandado em juízo, ou seja, tem personalidade judiciária, conforme o previsto no artigo 11º do Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, conjugado com o nº 2 do artigo 28º do Decreto-Lei nº 352/86, de 21-10, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho.

Compreende-se assim que seja fundamental que o agente de navegação esteja totalmente familiarizado com todas as normas e requisitos relativos à atividade marítima e portuária do porto, área ou setor em que opera, ou seja, quer à sua envolvente transacional, quer à sua envolvente contextual, e ter preocupações ao nível económico, social e ambiental.

É também fundamental que o agente de navegação tenha uma ampla carteira de contactos e de acordos com fornecedores do sector, capazes de fornecer serviços

com garantia de qualidade e preço competitivo, de modo a suportar o serviço que presta diretamente ao navio.

Relativamente à atividade de *shipping*, o agenciamento de navios divide-se em duas categorias principais, a saber:

i. Linha regular (*cargo/liner agent*);
ii. *Tramping* ou carga *spot* (*port/voy. agent*).

O que define as duas categorias, em síntese, é a relação entre o navio e a carga, sendo que no caso da linha regular, a carga segue o navio, enquanto no caso do *tramping*, é o navio que segue a carga, o que é relevante para se apurar das diferenças entre as principais categorias/contratos na atividade de agente de navegação.

O agente portuário ou *port agent*, ou agente de navegação, organiza e coordena a escala portuária, agindo em nome do armador, do proprietário ou do operador do navio. É o centralizador de todos os negócios e informação e é responsável por arquitetar, supervisionar e coordenar todos os aspetos necessários e relativos a uma escala portuária do navio agenciado, desde a informação de chegada do navio às autoridades e partes interessadas, reserva de cais antes da chegada do navio até finalizar as contas e outros documentos após a largada do navio e enquanto está a navegar, onde se inclui a Fatura Única Portuária por Escala de Navio.

Atuando em nome do armador, do proprietário ou do operador do navio, e do seu comandante, o agente de navegação é o responsável por introduzir na JUP, toda a informação da sua responsabilidade, é ele o canal para todas as informações trocadas entre o navio, terra e respetiva comunidade portuária, num *workflow* comunicacional que simplificadamente consta da figura abaixo.

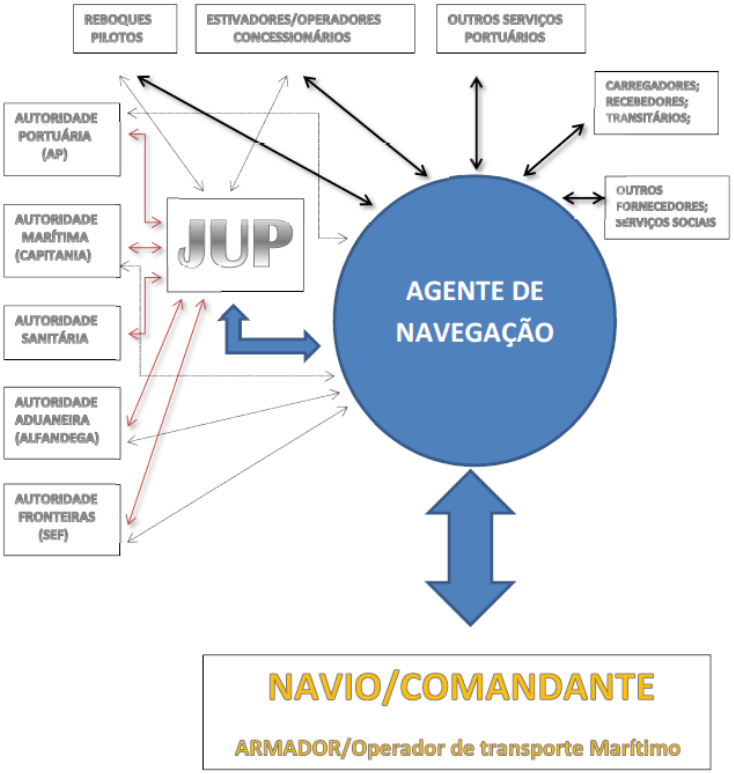


Figura 16 – O envolvimento do agente de navegação numa escala portuária
Fonte: Construção do próprio

Para que a operação seja eficiente e eficaz, é requerido ao agente portuário, que esteja totalmente familiarizado com todas as normas de segurança, comerciais e requisitos estatutários e regulamentares aplicáveis internacionalmente e ao porto de forma a garantir que o navio cumpre integralmente com tudo o que lhe é exigido a nível internacional e naquele porto/país, de modo a que nenhum atraso seja causado em resultado de uma falha no cumprimento das suas obrigações, ao nível do Estado de bandeira, do Estado costeiro e do Estado do porto.

O agente portuário deverá também ter disponível uma rede de contactos, nomeadamente com os reguladores, operadores portuários e prestadores de serviços, no sentido de garantir que as informações e ações tomadas, estão em conformidade com o legalmente previsto.

O agente de carga/linha regular, ou *cargo/liner agent*, angaria carga em nome do armador, proprietário ou operador do navio, geralmente dentro de uma área geográfica delimitada, e opera principalmente no campo da linha regular, e

também na carga geral fracionada, e é o responsável por angariar carga para o navio da linha regular que representa, o que exige que o agente esteja em constante contacto com as autoridades locais, carregadores, e que esteja sempre disponível para fornecer e publicitar informações sobre horários dos navios, preços competitivos e condições de transporte.

O agente de carga/linha regular, também pode oferecer ou prestar serviços de transporte terrestre, desembaraço aduaneiro e outros serviços relacionados, ou pode ser ainda um agente de linha independente e representar mais do que um armador, proprietário ou operador do navio, mas em muitos casos, o agente está ligado a um armador apenas, ou a subsidiários desse armador.

O agente do afretador ou *charter agent*, atua por conta da parte que tem interesse na escala portuária, podendo as funções assumidas variar conforme o relacionamento entre as partes, mas geralmente são as mesmas do agente portuário.

Dependendo das circunstâncias da escala portuária, pode uma das partes decidir que os seus interesses serão representados pela nomeação de seu próprio agente, ou ao invés, usar o agente definido por outra parte. Esta situação acontece geralmente no *tramping*, onde normalmente no contacto de transporte, na carta partida, vêm indicados pelo afretador os agentes a usar no porto de carga e no porto de descarga.

Embora nestes casos exista esta indicação, a mesma vem quase sempre acompanhada de uma cláusula de *provided competitive*, para salvaguardar o interesse do armador na negociação com o agente. Os armadores ou operadores de transporte marítimo geralmente respeitam, e usam o agente indicado pelo afretador.

O agente do armador/protetor ou *owner/protecting agent*, atua por conta do armador, do proprietário ou do operador do navio, que define exatamente as funções a serem exercidas. Um agente do armador/protetor pode ser nomeado para realizar outras tarefas por conta de um armador, do proprietário ou do operador do navio, podendo ser específicas ou de natureza geral, conforme instruções do armador. Tais compromissos derivam frequentemente de

ocorrências, tais como escalas que surgem como resultado de uma emergência (ex.: arribada), avarias no navio, incidentes de poluição, ou ação junto das autoridades legais, como as aduaneiras ou de autoridade de fronteiras.

No momento da nomeação inicial, o armador, o proprietário ou o operador do navio, envia instruções ao agente detalhando os serviços necessários e os limites da autoridade delegada, e dentro dos limites dessa autoridade, o agente tem o direito de entrar em acordos ou contractos, avançar fundos e fazer outros arranjos em nome do armador, do proprietário ou do operador do navio, que podem incorrer em custos para o armador, o proprietário ou o operador do navio.

Assumindo que o agente não tenha excedido a autoridade concedida pelo armador, proprietário ou operador do navio, o mesmo compromete-se a assumir as suas obrigações e indemnizar o agente por quaisquer custos resultantes de qualquer contrato ou acordos celebrados pelo agente em nome do armador.

O agente tem direito a beneficiar das proteções dispostas no âmbito do acordo anterior mas, a para que esta situação se verifique, deverá constar em toda a comunicação, escrita, verbal ou outra, *apenas como agentes*.

O agente irá cobrar ao armador, proprietário ou operador do navio, uma taxa com base no volume de trabalho realizado, sendo a taxa acordada através de negociação entre o agente e o comitente, e é frequentemente sujeita à concorrência de outros agentes. A formulação da taxa pode variar entre uma taxa fixa, uma taxa variável, ou a uma taxa composta, estas duas últimas com base em deveres assumidos.

A taxa fixa, ou *lumpsum, all included*, é mais comum na figura de agente portuário, enquanto a taxa de base variável com base no volume de trabalho é mais normal para a figura de agente de linha regular.

As partes que negoceiam acordos de agência no estrangeiro enfrentam grandes dificuldades por falta de regras uniformizadas, não existindo de facto legislação uniforme internacionalmente aceite para acordos de agência, pelo que as empresas defrontam-se com problemas nas leis nacionais, mas também com a natureza internacional dos contratos.

A International Chamber of Commerce (ICC), fornece uma solução alternativa flexível (*Model Commercial Agency Contract*) [56] que utiliza regras contratuais uniformizadas, que não se baseiam em regras nacionais específicas. O modelo incorpora práticas prevalecentes no comércio internacional, bem como os princípios geralmente reconhecidos pelas leis domésticas sobre a agência.

A Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA), fundada em 1969, é a associação global para corretores de navios e agentes de navegação, e conta com membros em mais de 50 países, e tem como missão, promover e proteger as profissões de corretor de navios e agente de navegação em todo o mundo.

A FONASBA tem estatuto consultivo junto da Organização Marítima International, da Conferência sobre Comércio e Desenvolvimento das Nações Unidas, da Organização Mundial Aduaneira e da Comissão Europeia, sendo a Baltic and International Maritime Council (BIMCO), a International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANKO), e a Shipbrokers Register, membros da FONASBA.

A FONASBA criou um padrão de qualidade para o agente de navegação e *brokers*, que lançou em outubro de 2007, destinado a ajudar os armadores, os proprietários e os operadores de navios a reconhecerem os agentes de navegação que de acordo com o seu padrão de qualidade, demonstram um compromisso tangível com os níveis qualidade exigidos para a atividade.

Figura 17 – Selo de qualidade FONASBA

Fonte: https://www.fonasba.com/

Um agente de navegação que detenha a certificação do padrão de qualidade FONASBA garante ao cliente que está a lidar com um fornecedor bem gerido e respeitável. Este selo de certificação de padrão de qualidade é concedido às agências de navegação que sejam membro da associação FONASBA, que provem a sua capacidade financeira, em conformidade com as leis aplicáveis do seu país de domicílio, e que tenham um firme compromisso com o profissionalismo e educação e formação contínua do seu pessoal.

As agências de navegação a quem tenha sido atribuído o selo de padrão de qualidade da FONASBA, ficam sujeitas a uma auditoria bienal pela sua própria associação, sendo esta auditoria supervisionada pela própria FONASBA para garantir que os critérios de certificação foram cumpridos, sendo agentes de navegação FONASBA em Portugal, os constantes em **Anexo 3.**

III. Capítulo III – A FUP e a análise de dados do inquérito

1. A Fatura Única Portuária por Escala de Navio

1.1 Breves fundamentos do modelo

O programa do XXI Governo Constitucional de Portugal 2015-2019, na parte relativa ao *Simplex do Mar* [57], prevê a criação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP), passando a ser única a representação de todas as entidades do Estado nos portos, e que se constitui como documento de cobrança que agrega a liquidação e faturação de todas as entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, no ato de despacho de largada, para cada escala de navio, competindo às administrações portuárias competentes, a cobrança e os pagamentos respetivos a todas as outras entidades envolvidas no processo, desde logo a própria Autoridade Portuária, a Autoridade Marítima, a Autoridade Tributária e Aduaneira, o Serviço de Estrangeiro e Fronteiras, e a Sanidade Marítima.

Por outro lado, também os armadores dos navios fazem um único pagamento, relativamente ao qual podem ter um conhecimento antecipado através de uma *pré-fatura*, disponibilizada pela AP, através de uma funcionalidade disponível na JUP.

Desde o dia 1 de janeiro de 2017, está em produtivo em todos os portos de Portugal continental a FUP, tendo sido assinados protocolos por representantes de todas as administrações portuárias do Continente, da Autoridade Marítima Nacional, da Autoridade Tributária e Aduaneira, do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras e das Administrações Regionais de Saúde.

A Resolução do Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3, refere para além da simplificação inerente à total digitalização do processo, os importantes impactos na redução de custos administrativos e de ganhos económicos relevantes, para além da redução direta dos custos por escala de navio, da economia de cerca de

600.000 folhas de papel por ano e a correspondente redução de emissões de dióxido de carbono (CO^2) superior a 9 toneladas.

Assim, desde 1 de janeiro de 2017, que sempre que um navio entra num porto de Portugal continental, entra na plataforma digital Janela Única Portuária e após a largada é emitida uma única fatura, a FUP, com todos os serviços prestados por entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, tratados numa única plataforma informática que agrega procedimentos que antes tinham de ser tratados junto das cinco diferentes entidades.

A fatura única é cobrada aos navios pelas administrações portuárias, que depois fazem os pagamentos respetivos a todas as outras entidades estatais envolvidas no processo. Os armadores dos navios através dos seus agentes de navegação farão por seu lado um único pagamento, a cujo detalhe poderão previamente aceder na aplicação informática JUP, consultando para o efeito uma pré-fatura.

A criação e as regras de emissão da FUP levaram à necessidade de alteração do Decreto-Lei nº 273/2000, de 8-6 [58], já alterado pelo Decreto-Lei nº 129/2010, de 7-12 [59] e pelo Decreto-Lei nº 6/2017, de 6-1 [60], no sentido de estabelecer aspetos essenciais da emissão e cobrança voluntária da FUP.

O sistema informático de suporte, conforme já referido é a JUP, que gere todas as requisições de serviços a prestar aos navios, os atos declarativos e pedidos de licenças efetuados pelos armadores ou pelos seus representantes legais, e os respetivos registos de serviços prestados pelos armadores ou representantes legais, os despachos e autorizações emitidas pelas autoridades e prestadores de serviços nos portos nacionais.

A JUP é uma plataforma eletrónica nacional a funcionar nos portos portugueses desde 2008 e que permitiu desmaterializar os processos associados à entrada e saída de navios dos portos portugueses. Após o fim da fase do projeto-piloto em 2016 na APS, foram validadas as soluções tecnológicas e de comunicação entre as entidades intervenientes, transpondo-se o modelo da FUP para outros portos,

como nova ferramenta de simplificação administrativa, estando as autoridades envolvidas na FUP obrigadas ao dever de confidencialidade.

As autoridades portuária, marítima, de saúde, tributária e aduaneira e de estrangeiros e fronteiras estão, no âmbito do procedimento de emissão da FUP, vinculadas a cumprir com todas as disposições legais e regulamentares em matéria de proteção de dados, estando ainda obrigadas a guardar sigilo sobre qualquer informação a que tenham acesso na execução do processo.

A FUP é emitida e disponibilizada pelas autoridades portuárias, cinco dias úteis após a saída do navio, isto é, as autoridades portuárias disponibilizam ao armador (ou representante) a FUP por transmissão eletrónica de dados, através do sistema informático da JUP[20] [61], conforme em **Anexo 4**.

1.2 A emissão da FUP

A FUP agrega a sua própria faturação e a faturação ou liquidação registadas na JUP pelas autoridades marítima, de saúde, tributária e aduaneira e de estrangeiros e fronteiras, as quais intervêm no despacho de largada, para cada escala de navio. Agrupa, por autoridade, o conjunto das linhas de faturação ou liquidação dessa entidade e apresenta o respetivo subtotal, devendo cada linha incluir uma breve descrição bilingue (português e inglês), que permita ao armador ou seu representante legal uma fácil identificação da rubrica do respetivo tarifário.

O valor total da FUP corresponde ao somatório dos subtotais nela constante.

1.3 O registo da faturação ou liquidação

As autoridades previstas no despacho de largada, após a saída de um navio e para cada escala, registam a respetiva faturação ou liquidação ao armador, no prazo de quatro dias úteis (salvo situações devidamente justificadas), diretamente na JUP, através dos *webforms* disponibilizados para o efeito, ou através de mensagens Electronic Data Interchange (EDI), acordadas com a autoridade portuária,

[20] - Cfr. Portaria nº 14/2017, de 10-1, relativa a procedimento de emissão, disponibilização e cobrança voluntária da FUP

diretamente das aplicações das autoridades previstas no despacho de largada para a JUP, através da invocação de um *webservice*.

1.4 A disponibilização da FUP

Com base na faturação ou liquidação a autoridade portuária procede, à emissão da FUP no prazo de cinco dias úteis após a saída de um navio, e em simultâneo, na JUP, disponibiliza ao armador (ou representante), a FUP respeitante à escala do navio e da demonstração da liquidação e comunica às restantes autoridades a data de emissão da FUP, bem como a data de acesso à JUP pelo armador ou seu legal representante para efeito de contagem do prazo de pagamento voluntário. Pode usar a JUP ou comunicar por meios informáticos automatizados.

A autoridade portuária procede à transferência, para cada autoridade, das verbas recebidas, tendo como base a respetiva faturação ou liquidação aos armadores, sem prejuízo de, por protocolo, ser definido um circuito diferente.

1.5 O pagamento

O prazo de pagamento voluntário da FUP é de 30 dias a contar da data da sua notificação, considerando-se notificada a FUP, no momento de acesso do armador (ou representante) ao sistema informático da JUP, ou em caso de ausência de acesso pelo armador (ou representante) ao sistema informático da JUP, no décimo dia posterior à data da disponibilização da FUP naquele sistema informático.

Se o pagamento voluntário não for efetuado no decurso desse prazo, cabe a cada uma das entidades públicas intervenientes proceder à cobrança coerciva das respetivas taxas e emolumentos, nos termos aplicáveis.

Em matéria de falta de pagamento voluntário, a autoridade portuária deve informar as restantes autoridades previstas no despacho de largada, no prazo de dois dias úteis, no caso de o armador ou seu legal representante não realizar o pagamento voluntário da FUP no prazo legalmente fixado.

Quando essas autoridades (à exceção da autoridade tributária e aduaneira), efetuarem a cobrança coerciva das faturas ou liquidações em dívida, devem dar conhecimento à autoridade portuária no prazo de cinco dias úteis, para efeitos de regularização de contas.

1.6 A tabela de serviços e taxas

As autoridades previstas no despacho de largada fornecem à autoridade portuária, em cada porto, a tabela de serviços e taxas, incluindo o regime de Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA) aplicável, obrigando-se a informá-la sempre que procedam à atualização da mesma, com uma antecedência mínima de 30 dias da sua entrada em vigor.

2. Análise de dados do inquérito realizado aos agentes de navegação

O caso de investigação são os agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, e o tipo de escala utilizada, destina-se a respostas qualitativas escolhidas pelos respondentes, e são medidas da variável, numa escala de medida nominal, com um conjunto de categorias de respostas qualitativamente diferentes e mutuamente exclusivas, pelo que a técnica de análise é não-paramétrica.

A técnica estatística utilizada é de análise da relação entre variáveis, para o universo dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, a amostra é única, e obtiveram-se 16 respostas face a 19 inquiridos, e se considerarmos que alguns dos inquiridos representam mais do que um agente de navegação, então poderíamos afirmar que a amostra coincide com o universo da população de Sines.

Atendendo a que não foram ouvidos os agentes de navegação autorizados a exercer a atividade nos restantes portos portugueses, por motivo de limitação de tempo, referir-se-á sempre a amostra e não a população.

Nas respostas ao inquérito não se registaram casos omissos, tendo sido obtidas respostas a todas as questões colocadas.

Quer na hipótese geral, quer na hipótese operacional, a pergunta inicial solicita uma opinião e as perguntas seguintes o grau de concordância dos respondentes aos diferentes itens que permitirão medir a variável latente "impacto geral positivo com a implementação da FUP".

As perguntas são neutras, no sentido de não forçar os respondentes a dar uma resposta positiva nem negativa, sendo o conjunto de respostas alternativas adequadas porque têm a possibilidade de resposta positiva, negativa e neutra.

A variável latente é uma variável definida por um conjunto de outras variáveis, que foram tratadas como *variáveis componentes*. Para cada *variável componente,* foram definidos itens, com perguntas fechadas com cinco respostas alternativas, numa escala de Lickert.

O inquérito por questionário é constituído por quinze perguntas, e conforme já referido visou dar resposta a três dimensões, uma primeira dimensão relativa a identificação da empresa respondente e perfil de utilizador do respondente, uma segunda dimensão relativa a perceção do impacto de implementação da FUP, em geral, a de perceção do impacto da FUP ao nível da redução dos custos de globais, em particular, e sugestões para a melhoria do processo de implementação da FUP, e finalmente uma terceira dimensão de perceção sobre a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe.

O processo estatístico utilizado é o de estatística indutiva, no sentido de permitir avaliar o papel de fatores ligados com o acaso a partir da amostra dos agentes de navegação, sendo a técnica estatística não-paramétrica, assumindo-se que os valores das variáveis não têm uma distribuição normal, avaliando-se os dados obtidos nas escalas nominais, através do teste da média, do desvio padrão, da mediana e dos percentis, do coeficiente de associação *Cramer (ϕc),* que mede a relação entre duas variáveis nominais, e da ANOVA, constando os dados obtidos em **Anexo 5**.

2.1 Identificação da empresa e perfil do respondente

Esta primeira dimensão, constituída pelas primeiras três perguntas do questionário, foi apenas considerada para controle dos respondentes, sendo por isso de caráter confidencial, não sendo aqui tratadas.

2.2 Análise da amostra para a hipótese geral e hipótese operacional

Trata-se da segunda dimensão que se pretende tratar no questionário, e que é constituída pelas perguntas de quatro a treze do questionário, sendo que a pergunta catorze de resposta aberta será tratada em conformidade.

Relativamente à hipótese geral de análise do impacto da FUP e à hipótese operacional de perceção de redução geral dos custos (energéticos, processuais e operacionais), procedeu-se à análise do desvio padrão que é uma medida de dispersão dos valores de uma distribuição normal em relação à sua média, e que mede se os valores estão ou não concentrados em redor da média, verificando-se que de acordo com a tabela abaixo, obtida pela equação:

$$Coeficiente\ de\ variação = \frac{Desvio\ padrão}{média}\ x\ 100$$

a média é representativa da amostra e a dispersão é baixa, já que à exceção das percentagens de 31,03% e 36,39%, relativas a redução de custos com papel e outros consumíveis e a redução do número de trabalhadores, respetivamente, todas as restantes percentagens ficaram abaixo dos 25,33%.

Indicadores	Simplificação Administrativa				Redução da Burocracia			
	Simplificação Processual	Eliminação/ Redução de Erros	Mais Valia de Uma Única Fatura	Mais Valia da Pré-Fatura	Redução do Re-Work	Redução de Contactos com Entidades Públicas	Redução do Prazo Médio de Pagamentos Recebimentos	Redução do Tempo de Tratamento da Faturação
Média	4,00	3,56	4,19	3,94	3,75	3,94	4,13	4,25
Desvio Padrão	0,894	0,814	0,981	0,854	0,931	0,772	0,619	0,447
Coeficiente de Variação	22,35	22,87	23,41	21,68	24,83	19,59	14,99	10,52

Indicadores	Agilidade do Estado				Facilitação do Exercício da Atividade Económica				Clareza nas Relações Administrativas			
	Rapidez no Acesso à Informação	Convergência de Procedimentos a Nível Nacional	Transparência de Procedimentos	Informação Fidedigna	Disponibilização do Serviço 24/24h e 7/7 dias	Antecipação de Questões em Presença da Pré Fatura	Acesso à Informação em Tempo Real	Diminuição do Nº de Reclamações	Reconhecimento da Marca FUP	Confiança na Segurança de Armazenamento da Informação	Simplificação de Relações Administrativas	Maximização de Recursos Tecnológicos
Média	3,94	4,31	4,06	3,94	3,75	4,06	3,94	3,75	3,81	3,75	4,06	4,06
Desvio Padrão	0,929	0,793	0,680	0,680	1,065	0,680	0,574	0,683	0,544	0,577	0,443	0,574
Coeficiente de Variação	23,58	18,40	16,75	17,26	28,40	16,75	14,57	18,21	14,28	15,39	10,91	14,14

Tabela 5 – Estudo da representatividade da amostra

Indicadores	Custos Energéticos		Custos Processuais		Custos Operacionais		
	Redução de Custos com Papel e Outros Consumíveis	Redução de Custos de Manutenção	Redução dos Custos dos Serviços (Correio e Outros)	Redução dos Custos de Armazenamento da Informação	Redução do Esforço Despendido com o Processo	Redução da Atividade o que permitiu realizar outras Tarefas	Redução do Nº de Trabalhadores
Média	3,88	3,94	3,75	3,88	3,81	3,69	2,63
Desvio Padrão	1,204	0,998	0,931	0,806	0,655	0,793	0,957
Coeficiente de Variação	31,03	25,33	24,83	20,77	17,19	21,49	36,39

Tabela 6 – Estudo da representatividade da amostra (cont.)

Relativamente à mediana, a totalidade dos inquiridos escolheu a categoria 4 (concordo), para todas as variáveis componentes, sendo que apenas se registou uma exceção na variável componente relativa a redução de custos operacionais, na parte de redução do número de trabalhadores em que os inquiridos escolheram a categoria 3 (não discordo nem concordo).

Os quartis permitem analisar se as respostas estão ou não concentradas, sendo que 75% escolheu 4 (concordo) ou mais, o que significa que as respostas estão muito concentradas nos valores mais elevados.

Relativamente ao coeficiente de associação *Cramer* (ϕc), que mede a relação entre duas variáveis nominais, e que pode tomar valores entre 0 e 1, sendo que o valor zero (0) correspondente a ausência total de associação entre as variáveis, e os valores próximos de zero (0) uma fraca associação, enquanto que os valores

próximos de um (1) correspondem a uma associação mais forte e uma associação total quando devolvem o exato valor um (1).

Conforme se pode verificar a variável componente com maior correlação é a registada para a hipótese geral e para a simplificação administrativa, na parte relativa a mais valia de concentração numa fatura única de todos os serviços prestados pelo Estado a uma determinada escala de um navio, com um ϕc de 0,939.

Ainda relativamente à hipótese geral e para variáveis componentes com um *v* de Cramer acima de ϕc 0,700, constam a variável componente relativa à burocracia, na parte de redução do *re-work* (ϕc de 0,732) e de redução do prazo médio de pagamentos/recebimentos (ϕc de 0,720), e a variável componente relativa a maior clareza nas relações administrativas, na parte maximização de recursos tecnológicos (ϕc de 0,739).

Relativamente à hipótese operacional, e também para um *v* de Cramer acima de ϕc 0,700, constam a variável componente relativa a custos energéticos, na parte de redução dos custos com papel e outros consumíveis (ϕc de 0,742), e a variável componente relativa a custos processuais, na parte de custos de armazenamento da informação.

Da análise da ANOVA e com base na sumarização do modelo, da tabela F de Snedcor, para os graus de liberdade (gl) 7 e 8 e significância 0,005 obtemos um valor de 7,69 limite para a região crítica, valor este inferior ao valor do teste (7,714) o que leva a rejeitar a hipótese nula, pelo que em conclusão a implementação da FUP contribuiu para a redução geral dos custos.

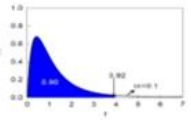
Distribuição F-Snedecor

$$G(F)=\int_0^F \frac{\Gamma\left(m+\frac{n}{2}\right) m^{m/2}\, n^{n/2}\, x^{m-2/2}\, (n+mx)^{-m-n/2}}{\Gamma\left(\frac{m}{2}\right)\Gamma\left(\frac{n}{2}\right)}dx$$

$Se\ F \sim F(n,d)$ então $P(F \le f)=1-\alpha$

$Se\ F \sim F(10,4)$ então $P(F \le 3{,}92)=0{,}90$

$f_{0,90,(10,4)}=3{,}92$



graus de liberdade do numerador (n)

g.l.d		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	20	30	40	60	100	200	∞
8	,900	3,46	3,11	2,92	2,81	2,73	2,67	2,62	2,59	2,56	2,54	2,52	2,50	2,49	2,48	2,46	2,42	2,38	2,36	2,34	2,32	2,31	2,29
	,950	5,32	4,46	4,07	3,84	3,69	3,58	3,50	3,44	3,39	3,35	3,31	3,28	3,26	3,24	3,22	3,15	3,08	3,04	3,01	2,97	2,95	2,93
	,975	7,57	6,06	5,42	5,05	4,82	4,65	4,53	4,43	4,36	4,30	4,24	4,20	4,16	4,13	4,10	4,00	3,89	3,84	3,78	3,74	3,70	3,67
	,990	11,26	8,65	7,59	7,01	6,63	6,37	6,18	6,03	5,91	5,81	5,73	5,67	5,61	5,56	5,52	5,36	5,20	5,12	5,03	4,96	4,91	4,86
	,995	14,69	11,04	9,60	8,81	8,30	7,95	7,69	7,50	7,34	7,21	7,10	7,01	6,94	6,87	6,81	6,61	6,40	6,29	6,18	6,09	6,02	5,95
9	,900	3,36	3,01	2,81	2,69	2,61	2,55	2,51	2,47	2,44	2,42	2,40	2,38	2,36	2,35	2,34	2,30	2,25	2,23	2,21	2,19	2,17	2,16
	,950	5,12	4,26	3,86	3,63	3,48	3,37	3,29	3,23	3,18	3,14	3,10	3,07	3,05	3,03	3,01	2,94	2,86	2,83	2,79	2,76	2,73	2,71
	,975	7,21	5,71	5,08	4,72	4,48	4,32	4,20	4,10	4,03	3,96	3,91	3,87	3,83	3,80	3,77	3,67	3,56	3,51	3,45	3,40	3,37	3,33
	,990	10,56	8,02	6,99	6,42	6,06	5,80	5,61	5,47	5,35	5,26	5,18	5,11	5,05	5,01	4,96	4,81	4,65	4,57	4,48	4,41	4,36	4,31
	,995	13,61	10,11	8,72	7,96	7,47	7,13	6,88	6,69	6,54	6,42	6,31	6,23	6,15	6,09	6,03	5,83	5,62	5,52	5,41	5,32	5,26	5,19
10	,900	3,29	2,92	2,73	2,61	2,52	2,46	2,41	2,38	2,35	2,32	2,30	2,28	2,27	2,26	2,24	2,20	2,16	2,13	2,11	2,09	2,07	2,06
	,950	4,96	4,10	3,71	3,48	3,33	3,22	3,14	3,07	3,02	2,98	2,94	2,91	2,89	2,86	2,85	2,77	2,70	2,66	2,62	2,59	2,56	2,54
	,975	6,94	5,46	4,83	4,47	4,24	4,07	3,95	3,85	3,78	3,72	3,66	3,62	3,58	3,55	3,52	3,42	3,31	3,26	3,20	3,15	3,12	3,08
	,990	10,04	7,56	6,55	5,99	5,64	5,39	5,20	5,06	4,94	4,85	4,77	4,71	4,65	4,60	4,56	4,41	4,25	4,17	4,08	4,01	3,96	3,91
	,995	12,83	9,43	8,08	7,34	6,87	6,54	6,30	6,12	5,97	5,85	5,75	5,66	5,59	5,53	5,47	5,27	5,07	4,97	4,86	4,77	4,71	4,64
11	,900	3,23	2,86	2,66	2,54	2,45	2,39	2,34	2,30	2,27	2,25	2,23	2,21	2,19	2,18	2,17	2,12	2,08	2,05	2,03	2,01	1,99	1,97
	,950	4,84	3,98	3,59	3,36	3,20	3,09	3,01	2,95	2,90	2,85	2,82	2,79	2,76	2,74	2,72	2,65	2,57	2,53	2,49	2,46	2,43	2,40
	,975	6,72	5,26	4,63	4,28	4,04	3,88	3,76	3,66	3,59	3,53	3,47	3,43	3,39	3,36	3,33	3,23	3,12	3,06	3,00	2,96	2,92	2,88
	,990	9,65	7,21	6,22	5,67	5,32	5,07	4,89	4,74	4,63	4,54	4,46	4,40	4,34	4,29	4,25	4,10	3,94	3,86	3,78	3,71	3,66	3,60
	,995	12,23	8,91	7,60	6,88	6,42	6,10	5,86	5,68	5,54	5,42	5,32	5,24	5,16	5,10	5,05	4,86	4,65	4,55	4,45	4,36	4,29	4,23
12	,900	3,18	2,81	2,61	2,48	2,39	2,33	2,28	2,24	2,21	2,19	2,17	2,15	2,13	2,12	2,10	2,06	2,01	1,99	1,96	1,94	1,92	1,90
	,950	4,75	3,89	3,49	3,26	3,11	3,00	2,91	2,85	2,80	2,75	2,72	2,69	2,66	2,64	2,62	2,54	2,47	2,43	2,38	2,35	2,32	2,30
	,975	6,55	5,10	4,47	4,12	3,89	3,73	3,61	3,51	3,44	3,37	3,32	3,28	3,24	3,21	3,18	3,07	2,96	2,91	2,85	2,80	2,76	2,72
	,990	9,33	6,93	5,95	5,41	5,06	4,82	4,64	4,50	4,39	4,30	4,22	4,16	4,10	4,05	4,01	3,86	3,70	3,62	3,54	3,47	3,41	3,36
	,995	11,75	8,51	7,23	6,52	6,07	5,76	5,52	5,35	5,20	5,09	4,99	4,91	4,84	4,77	4,72	4,53	4,33	4,23	4,12	4,04	3,97	3,90
13	,900	3,14	2,76	2,56	2,43	2,35	2,28	2,23	2,20	2,16	2,14	2,12	2,10	2,08	2,07	2,05	2,01	1,96	1,93	1,90	1,88	1,86	1,85
	,950	4,67	3,81	3,41	3,18	3,03	2,92	2,83	2,77	2,71	2,67	2,63	2,60	2,58	2,55	2,53	2,46	2,38	2,34	2,30	2,26	2,23	2,21
	,975	6,41	4,97	4,35	4,00	3,77	3,60	3,48	3,39	3,31	3,25	3,20	3,15	3,12	3,08	3,05	2,95	2,84	2,78	2,72	2,67	2,63	2,60
	,990	9,07	6,70	5,74	5,21	4,86	4,62	4,44	4,30	4,19	4,10	4,02	3,96	3,91	3,86	3,82	3,66	3,51	3,43	3,34	3,27	3,22	3,17
	,995	11,37	8,19	6,93	6,23	5,79	5,48	5,25	5,08	4,94	4,82	4,72	4,64	4,57	4,51	4,46	4,27	4,07	3,97	3,87	3,78	3,71	3,65
14	,900	3,10	2,73	2,52	2,39	2,31	2,24	2,19	2,15	2,12	2,10	2,07	2,05	2,04	2,02	2,01	1,96	1,91	1,89	1,86	1,83	1,82	1,80
	,950	4,60	3,74	3,34	3,11	2,96	2,85	2,76	2,70	2,65	2,60	2,57	2,53	2,51	2,48	2,46	2,39	2,31	2,27	2,22	2,19	2,16	2,13
	,975	6,30	4,86	4,24	3,89	3,66	3,50	3,38	3,29	3,21	3,15	3,09	3,05	3,01	2,98	2,95	2,84	2,73	2,67	2,61	2,56	2,53	2,49
	,990	8,86	6,51	5,56	5,04	4,69	4,46	4,28	4,14	4,03	3,94	3,86	3,80	3,75	3,70	3,66	3,51	3,35	3,27	3,18	3,11	3,06	3,00
	,995	11,06	7,92	6,68	6,00	5,56	5,26	5,03	4,86	4,72	4,60	4,51	4,43	4,36	4,30	4,25	4,06	3,86	3,76	3,66	3,57	3,50	3,44

Tabela 7 – Estudo da ANOVA

Na pergunta catorze, apenas um único respondente referiu que *esta minha resposta não se enquadra na pergunta pois como já foi referido a FUP é uma clara mais valia, no entanto não é perfeita pois ignora alguns detalhes que são de elevada relevância para a faturação final. Ex. para um mesmo tipo de serviço pedido várias vezes e por agentes diferentes (Agente principal ou Husbandry Agent). Mas este exemplo só é entendido por quem realmente organiza a faturação dos serviços FUP prestado ao navio.*

2.3 Análise de dados relativos a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe

Trata-se da última dimensão do questionário, de particular interesse pessoal, no sentido de auscultar a perceção dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, sobre a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe, tendo-se obtido apenas uma resposta afirmativa e uma resposta negativa, sendo que as restantes catorze respostas

foram no sentido central apontando para “talvez”, o que pode significar que as pessoas na dúvida optaram por uma resposta nem sim nem não.

IV. Capítulo IV – Conclusões

1. A relevância do porto e das suas áreas

1.1 O valor do porto

O porto é o local onde as mercadorias e os passageiros são transferidos do navio-mar para os cais-terra, e é reconhecida a importância dos portos para a economia de uma região ou país e o seu valor nas dimensões económica, social e ambiental, constando as principais tendências do transporte marítimo, em **Anexo 6**.

Na dimensão económica, um porto apresenta-se como um multiplicador económico por natureza, não só pelos efeitos diretos, indiretos e induzidos que cria através das atividades portuárias, das indústrias de proximidade e das indústrias em geral que dele se servem, mas também por ser um centro aglomerador de atividades por excelência, e daí a primordial importância do porto nas trocas do comércio externo do país, no contributo para a criação de riqueza nacional ou Produto Interno Bruto (PIB) e na geração de impostos e direitos alfandegários.

O valor social do porto avalia-se pelo seu papel de agente de desenvolvimento regional que se evidencia fundamental para a economia de pequenas regiões e se traduz na sustentabilidade das suas indústrias, na criação de emprego e nos rendimentos das famílias, e enquanto gerador de atividades de lazer, cultura e turismo com impacto na qualidade de vida dos cidadãos contribuindo para o seu bem-estar e desenvolvimento.

Na última das dimensões, a ambiental, interessa zelar por uma plena integração urbana do porto no ambiente que o rodeia, o que passa por uma intervenção integrada que atue ao nível quer da mitigação dos seus impactes negativos, quer da criação de condições adicionais de valorização do espaço urbano envolvente,

mormente em matéria de conectividade física com o seu *hinterland* (acessos rodo- ferroviários).

As preocupações ambientais na gestão do porto é uma constante, podendo afirmar-se que tudo é eco (eco navios, eco instalações, eco equipamentos, eco contentores, eco faturas), apostando os portos na dimensão ambiental como estratégia de diferenciação face aos seus concorrentes, de que é exemplo a JUP/JUL/FUP.

O equilíbrio entre estas três dimensões do valor do porto não é fácil de alcançar, mas é o que os gestores portuários procuram, particularmente se o acionista do porto for um agente público, como o é no caso dos portos portugueses, no sentido de garantir a sustentabilidade económica, social e ambiental do porto.

Numa economia mundializada em que vivemos, assente numa lógica de economia circular e de rede, o transporte marítimo desempenha uma função de grande relevância na interligação dos centros de produção aos centros de consumo.

De facto, o comércio internacional de mercadorias faz-se hoje através de um sistema de transporte marítimo em rede com outros modos de transporte e centros logísticos, envolvendo um conjunto vasto de atores, quer do lado do país exportador quer do importador, vulgarmente denominada por cadeia logística de transporte.

O porto constitui um elo dessa rede logística e sua função inspira-se no conceito de porto amplo, em que o porto que extravasa as suas fronteiras físicas, preocupa-se com a integração da sua zona de influência terrestre ou *hinterland*, com a zona de influência marítima ou *foreland* e que acredita que faz parte do ciclo de vida dos produtos que por ele passam e por isso se interessa que a passagem portuária contribua para o objetivo de minimizar o tempo em trânsito decorrido desde da fábrica do exportador até ao armazém do importador.

No exercício da sua função na cadeia logística, o porto deve suportar a sua estratégia de desenvolvimento orientada para o mercado, ou seja, os seus projetos de investimento e processos internos devem ser desenvolvidos para satisfazer as necessidades dos navios, camiões e comboios que a ele chegam ou partem com

mercadoria dos exportadores e importadores que usam o porto como meio de escoamento, ou seja, de entrada e de saída dos seus produtos.

Este processo de escoamento é tecnicamente designado por processo de passagem portuária para o qual concorrem um vasto grupo de agentes, quer públicos quer privados, que, não raras vezes, atuam em simultâneo para prestar os serviços aos meios de transporte e à carga.

A administração portuária é um dos agentes públicos que tem um papel muito particular e difícil de desempenhar, o de integrador, coordenador e facilitador de todas as atividades que concorrem para o produto portuário. Os interesses de cada agente são muito diversos e legítimos aos olhos de cada um, pelo que a dificuldade está em encontrar o máximo denominador comum que consiga impactar todos os agentes numa estratégia global de desenvolvimento do porto.

Em termos físicos, o porto é uma infraestrutura que interliga o lado mar do lado terra e a sua área é delineada por um limite marítimo e um limite terrestre, sendo fundamental o que está a montante e a jusante desta área, ou seja, os acessos marítimo e terrestre, sendo o produto portuário uma complexa rede de interligações, que se pode constatar na figura abaixo.

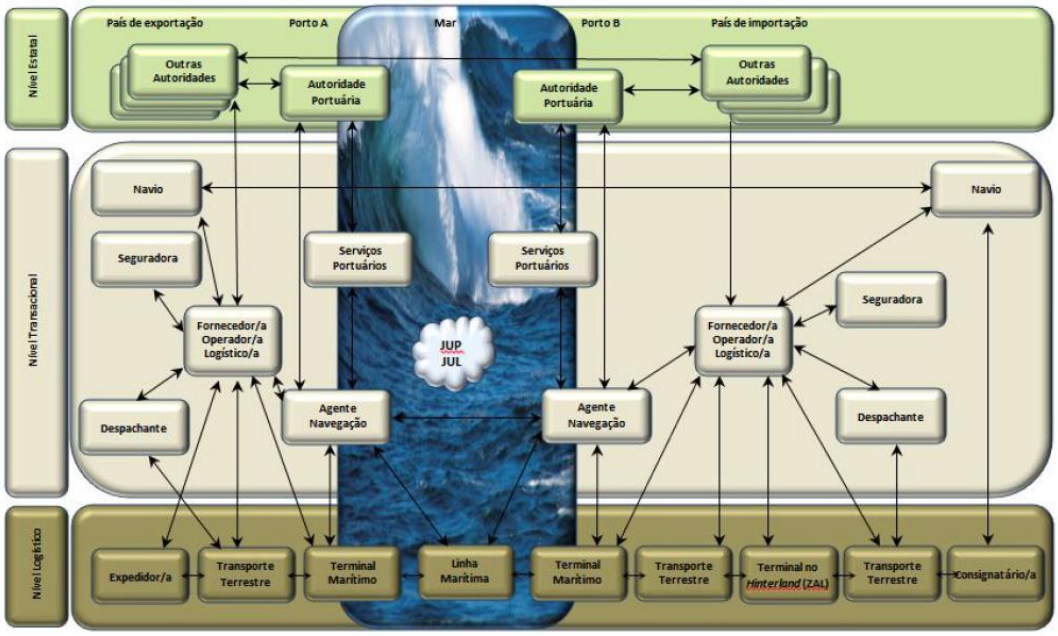


Figura 18 – Produto portuário

Fonte: http://www.apsinesalgarve.pt/media/2225/relatório-sustentabilidade-2015.pdf

O negócio do porto compreende o conjunto dos serviços prestados à circulação do navio (pilotagem, estacionamento, acostagem e outros), ao navio e respetiva tripulação (abastecimento, apoio administrativo e outros) e à carga ou mercadoria, como sejam os serviços logístico-portuários (operação, movimentação e outros), contra o pagamento de um preço ou a assunção de qualquer outro tipo de acordo contratual.

No essencial, o negócio do porto, envolve a manobra do navio, o tratamento da carga ou mercadoria, o apoio ao navio e tripulação, a logística portuária da carga ou mercadoria, entre outros serviços, sendo os principais clientes do porto, os carregadores, os clientes finais, os designados Operadores do Transporte Combinado (OTC) e os armadores.

O negócio do porto diz respeito a serviços, baseando-se o *marketing* de serviços, no essencial, no facto do consumo de um serviço ser mais um processo de consumo que o consumo de um resultado, sendo caraterísticas dos serviços prestados por um porto, a intangibilidade, a heterogeneidade, a impossibilidade de separar o consumo da produção e a impossibilidade de manter um *stock*.

Quanto à qualidade das atividades e serviços portuários, os mesmos distinguem-se tendo em conta o período de tempo despendido na realização do serviço, o preço global praticado e a segurança oferecida e percebida pelo cliente.

O produto porto compreende o porto propriamente dito e os serviços que presta, sendo sub-variáveis do produto porto, os atributos técnicos (infraestrutura e superestrutura), a cadeia logística, a vocação e marca do porto, e a sua localização e enquadramento.

Identificam-se com o produto porto, a posição geográfica (volume e tipo de carga), as condições de aproximação náutica (capacidade do navio), a ligação ao *hinterland* (logística de valor acrescentado), a disposição e demais condições do cais (contratos de concessão), os serviços (caráter público/privado), a força de trabalho (qualificação), o *know how* (tradição), a operação e transferência da mercadoria ou carga, a implantação industrial, os serviços associados ao comércio e às atividades náuticas, e a engenharia portuária.

A empresa de serviços, carateriza-se então por não ter produtos na forma de soluções, mas sim processos como soluções para os problemas, podendo o processo ser analisado em termos de implicações, pela sua qualidade face à perceção do cliente, pela sua qualidade funcional, e pela sua qualidade técnica (resultado para o cliente), e pela imagem do fornecedor do serviço face ao serviço prestado, obrigando a que um processo com sucesso, tenha necessariamente de ser de qualidade, ainda que muito complexo, tanto mais se levarmos em conta o caráter internacional do negócio portuário.

1.2 A economia circular e em rede do porto

Constata-se que o produto portuário é uma rede complexa de relações onde se pode distinguir três camadas distintas, a primeira ao nível do comércio internacional ou *Trade Layer*, onde se estabelecem os contratos de compra e venda internacional, a segunda ao nível dos serviços logísticos ou *Logistic Layer*, onde os múltiplos operadores vendem os seus serviços no mercado, e a terceira ao nível da administração ou *Institucional Layer*, onde os agentes públicos desenvolvem os atos declarativos, de controlo e de regulação.

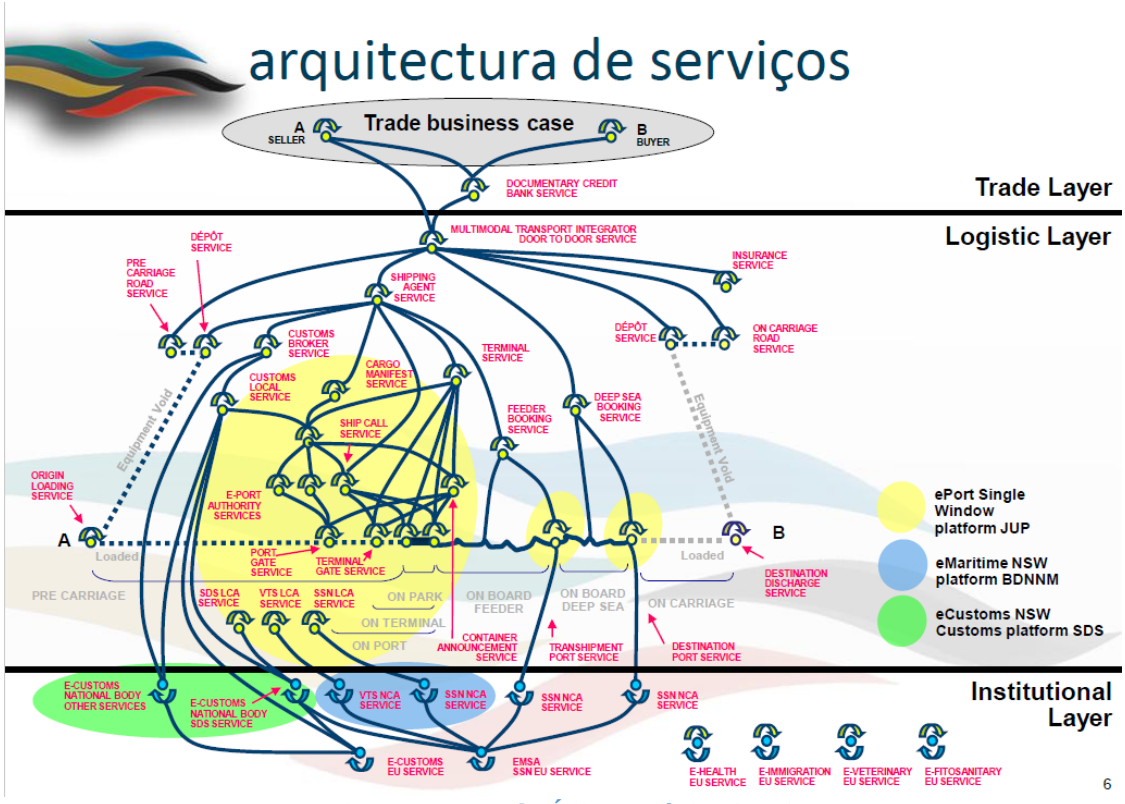


Figura 19 – Janela Única Logística (JUL)
Fonte: http://www.afceaportugal.pt/2013/eventos/Porto-de-Leixoes.pdf

Acresce que questões de transparência de processos, de preocupações ambientais e de interoperabilidade numa Europa sem fronteiras implicam que o desenvolvimento da plataforma JUP/JUL seja feito com integração e colaboração com outros parceiros europeus para a construção de uma plataforma ao nível europeu, pelo que conforme já referido, Portugal participa no projeto MIELE, no âmbito das redes transeuropeias, em conjunto com outros países europeus.

O desafio é bastante ambicioso, mas no que à componente JUP/JUL diz respeito mais não é do que se alcançar o patamar já atingido por outros sectores da atividade económica, mormente o aéreo [62].

A cooperação portuária pode ser comparável ao transporte aéreo na medida em que o que se pretende é uma simplificação do negócio que aporte eficiência e preço para os armadores e para outras partes interessadas, de forma sustentável, e que tenha em conta as questões económicas, sociais e ambientais, o que tem levado a uma sofisticação do negócio e à utilização de tecnologia avançada.

A Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) é uma associação comercial de companhias aéreas internacionais, com uma representação de cerca

de 83% do total de lugares disponíveis, dá suporte à atividade aérea e ajuda a formular políticas e normas, e é um grupo de comércio, sem poderes legislativos, e que tem como missão Simplifying the Business (StB), e que tem sido inspiradora para o comércio marítimo.

A IATA tem como objetivos aumentar a venda e a comercialização de produtos aéreos, garantir a confiança dos clientes, prestar informação precisa e em tempo real a todos os operadores, eliminar ou otimizar processos e eliminar tempos de espera dos passageiros, numa lógica de simplificação do negócio, em benefício da indústria e do cliente, apostando fortemente na inovação [63].

Também o World Shipping Council (WSC), representa cerca de 90% da capacidade instalada de navios, tem como objetivo a eficiência, ser um motor económico global, ter baixo impacto ambiental, e ser uma voz coordenada para a indústria do transporte marítimo internacional, e que conta com empresas associadas com fortes investimentos em navios, terminais portuários, empresas de transporte terrestre, armazéns e tecnologia, em parceria com governos e outras partes interessadas, e pretendem colaborar com soluções viáveis para os problemas do transporte marítimo, a fim de garantir uma ampla variedade de opções no transporte de carga internacional [64].

2. Súmula dos principais resultados obtidos

Do inquérito dirigido às perceções dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade em Sines, conclui-se que ao nível da hipótese geral, as determinantes que mais contribuíram para o impacto da Fatura Única Portuária por Escala de Navio, em Sines, foram a simplificação administrativa, na parte relativa à mais valia de concentração numa fatura única de todos os serviços prestados pelo Estado, a redução da burocracia, na parte de redução do *re-work* e de redução do prazo médio de pagamentos/recebimentos, e ainda a determinante relativa a maior clareza nas relações administrativas, na parte de maximização de recursos tecnológicos.

Relativamente à hipótese operacional, na perceção dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade em Sines, as variáveis componentes que mais contribuíram para a determinante redução geral dos custos, foi a relativa a custos energéticos, na parte de redução dos custos com papel e outros consumíveis, e a variável componente relativa a custos processuais, na parte de custos de armazenamento da informação.

Com base na sumarização do modelo, foi ainda possível concluir que a implementação da FUP contribuiu para a redução geral dos custos.

Relativamente à pergunta catorze, onde eram solicitadas sugestões para a melhoria do processo FUP no lado do próprio agente de navegação, foi obtida apenas uma única resposta, em que foi desde logo referido que *esta minha resposta não se enquadra na pergunta*, pelo que se considera como não tendo sido feitas sugestões de melhoria.

A pergunta quinze, relativa a perceção dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, sobre a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe, também se considera não conclusiva, já que dos dezasseis respondentes, catorze deram uma resposta neutra.

3. Limitações do estudo

As limitações do relatório de estágio prenderam-se desde logo com as dificuldades culturais ao nível empresarial e das pessoas, com a dificuldade de ligar o mundo da academia ao mundo do trabalho, pela natural falta de experiência profissional dos alunos, e o confronto com modelos inovadores de gestão.

Depois pela dificuldade de assimilar todos os conhecimentos transmitidos pela empresa de acolhimento, primeiro pela curta duração do período de estágio e por ter decorrido em regime *blending*, que se por um lado permite uma melhor conciliação da vida académica, familiar e pessoal, por outro lado deixa os alunos

numa situação de maior isolamento e com menos tempo para o contacto *face-to-face* e para a experiência *on the job*, e despois pela própria lógica de funcionamento de um porto com as caraterísticas do porto de Sines.

Acresceu a dificuldade de revisão da literatura relevante para o tema em estudo, quer pela sua novidade, não se tendo encontrado estudos académicos ou outros sobre a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, quer de natureza teórica quer de natureza de investigação, pelo que se entendeu recorrer aos fatores ocorridos no meio envolvente internacional, europeu e de Portugal, que potenciaram o projeto Janela Única Portuária e Fatura Única Portuária por Escala de Navio que utiliza como ferramenta para a sua emissão a Janela Única Portuária, e à documentação sobre o a temática, de natureza interna, e disponibilizada pela APS.

O facto do estudo exploratório se ter limitado ao porto de Sines, e não se ter estendido às restantes Administrações Portuárias do continente português, a APA-Administração do Porto de Aveiro, S.A., a APDL-Administração dos Portos de Douro e Leixões, S.A, a APL-Administração do Porto de Lisboa, S.A., e a APSS-Administração dos Portos de Setúbal e Sesimbra, S.A.

O facto de apenas ter ouvido os agentes de navegação autorizados a exercer a atividade no porto de Sines, excluindo os agentes de navegação que exercem a sua atividades nos referidos nos restantes portos do continente português.

Outra limitação prendeu-se com o facto de não ter sido possível ouvir os serviços do Estado representados na Fatura Única Portuário por Escala de Navio, que como é consabido seria de difícil concretização.

O questionário foi aplicado sem a presença do aluno, o que não permitiu obter outras informações, que por certo teriam relevância para o presente relatório de estágio, e ainda que a amostra seja pequena (16 respondentes) a verdade é que se pode considerar representativa do universo de Sines, porém optou-se por tratar como sendo uma amostra por não ter envolvido os agentes de navegação autorizados a exercer a atividade nos restantes portos do continente português.

Por fim a redação do relatório de estágio, constituiu mais um desafio, quer pela dificuldade de domínio da língua portuguesa e da gramática, quer pela dificuldade de avanços no trabalho ou por falta de informação ou por falta de dados, e a dependência do aluno da colaboração e ajuda de todos os trabalhadores e de todas as trabalhadoras da APS, que por qualquer motivo estiveram envolvidos no presente relatório de estágio.

Por fim a grande dificuldade de utilização do *software* SPSS e de interpretação dos respetivos dados, tendo sido necessário recorrer a ajuda de especialistas da APS e da academia.

4. Recomendações para pesquisas futuras

O estudo exploratório sobre a Fatura Única Portuária por Escala de Navio, realizou-se na APS e concretamente no porto de Sines, e auscultou apenas as perceções dos agentes de navegação autorizados a exercer a atividade em Sines, e considerando que se trata de um projeto implementado desde 01-01-2017 em todos os portos do continente, e em que atuam o Estado (Autoridade Marítima, Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, Autoridade Sanitária e Autoridade Aduaneira), a Autoridade Portuária e os Agentes de Navegação, em pesquisas futuras deverá atender-se a esta realidade e ao facto das interações na Fatura Única Portuária por Escala de Navio, serem realizadas numa lógica tripartida.

Assim, parece que a densificação da temática terá de levar em consideração o estudo do funcionamento do projeto em todos as administrações portuárias de Portugal continental, e caso venha a estender-se às ilhas da Madeira e do Açores, também na APRAM-Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira, S.A. (APRAM) e na PA-Portos dos Açores, S.A. (PA), respetivos agentes de navegação e serviços do Estado diretamente intervenientes.

As técnicas estatísticas deverão ser para além da não-paramétrica utilizada, as técnicas paramétricas, técnicas de diferenças entre amostras de casos, e técnicas univariadas, bivariadas e multivariadas de maior complexidade e rigor científico.

As técnicas de recolha de dados, também devem incluir outros métodos, particularmente a entrevista.

Bibliografia

[1] H. Carmo e M. M. Ferreira, Metodologia de Investigação, Guia para auto-aprendizagem, Lisboa: Universidade Aberta, 1998, p. 353.

[2] "Resolução de Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3, que determina a criação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio," 16 março 2016. [Online]. Available: Determina a criação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio. [Acedido em 17 agosto 2017].

[3] 27 agosto 2015. [Online]. Available: http://www.telanon.info/economia/2015/08/27/19957/stp-ultrapassado-pelos-camaroes-na-construcao-do-porto-em-aguas-profundas/. [Acedido em 07 agosto 2017].

[4] "Aicep Portugal Global, acerca do porto de águas profundas em São Tomé e Princípe," abril 2017. [Online]. Available: http://www.revista.portugalglobal.pt/AICEP/Documentos/FMSaoTomePrincipe/. [Acedido em 07 agosto 2017].

[5] "Acerca da criação da APS," [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/279489. [Acedido em 07 maio 2017].

[6] "Acerca das bases gerais dos estatutos orgânicos das administrações dos portos," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/222335.

[7] "Acerca do estatuto orgânico da APS," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/417130.

[8] "Acerca da passagem da APS a sociedade anónima," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/222962.

[9] "Acerca da composição do Conselho de Administração, que altera de 4 para 3 membros," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/536574.

[10] "Acerca da redifinição da áera de jurisdição," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/333945.

[11] "Acerca do regime de transferência dos portos comerciais do Algarve para a APS," 07 maio 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/536574.

[12] "Acerca da nova estrutura acionista dos portos do Algarve," 07 maio 2017. [Online]. Available: http://www.sulinformacao.pt/2016/12/portos-do-algarve-passam-a-ser-

geridos-por-entidade-constituida-por-amal-docapesca-e-aps/.

[13] 2017. [Online]. Available: http://www.apsinesalgarve.pt/media/2568/estatística-do-porto-de-sines-jun-20172016.pdf. [Acedido em 07 agosto 2017].

[14] "Acerca das boas práticas da segurança da informação da APS," 07 maio 2017. [Online]. Available: http://www.apsinesalgarve.pt/media/1514/boas-práticas-para-a-segurança-da-informação.pdf.

[15] "Comunidade Portuária de Sines," [Online]. Available: http://www.cpsi.pt/. [Acedido em 17 agosto 2017].

[16] "Shipping Market Review," maio 2016. [Online]. Available: http://www.skibskredit.dk/media/1610/shipping-market-review-may-2016.pdf. [Acedido em 07 agosto 2017].

[17] "Indicadores da Unctad," [Online]. Available: http://unctadstat.unctad.org/wds/ReportFolders/reportFolders.aspx. [Acedido em 17 agosto 2017].

[18] U. Flick, Métodos Qualitativos na Investigação Científica, Lisboa: Monitor-Projetos e Edições, Ldª, 2005.

[19] R. Quivy e L. V. Campenhoudt, Manual de Investigação em Ciências Sociais, Lisboa: Gradiva-Publicações, Ldª., 1992, p. 276.

[20] J. P. Spradley, Participant Observation, Orlando-Flórida: Harcourt Brace Jovanovich College Publichers, 1980.

[21] R. Yin, Estudo de Caso, Planeamento e Métodos, Porto Alegre: Bookman, 2005.

[22] "Decreto-Lei nº 264/2012, de 20-12 que estabelece o regime jurídico do acesso à atividade de agente de navegação," 20 dezembro 2012. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/190049. [Acedido em 17 agosto 2017].

[23] M. M. Hill e A. Hill, Investigação por Questionário, Lisboa: Edições Sílabo, Ldª., 2012.

[24] "Formulários do google," [Online]. Available: https://www.google.com/intl/pt-PT/forms/about/. [Acedido em 17 agosto 2017].

[25] H. Carmo e M. M. Ferreira, Metodologia da Investigação, Guia para Auto-Aprendizagem, Lisboa: Universidade Aberta, 1998.

[26] "Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, de 10-12-1982," 10 dezembro 1982. [Online]. Available: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm. [Acedido em 17 agosto 2017].

[27] "Convenção das Nações Unidas sobre o Diretio do Mar, ratificada pelo Decreto do Presidente da República nº. 67-A/97, de 14-10," 14 outubro 1997. [Online]. Available:

https://dre.pt/application/file/a/152860. [Acedido em 17 agosto 2017].

[28] "Decreto do Governo nº 79/83, de 14-10, relativo a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar," 15 outubro 1983. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/294454. [Acedido em 18 agosto 2017].

[29] "Decreto do Governo nº 28/85, de 8-8, relativo a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos, 1978," 08 agosto 1985. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/180542. [Acedido em 18 agosto 2017].

[30] "Decreto do Governo nº 25/87, de 10-7, relativo a Convenção Internacional para Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78)," 07 julho 1987. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/663670. [Acedido em 18 agosto 2017].

[31] "Portaria nº 293/2013, de 14-5, relativa a Convenção do Trabalho Marítimo, 2006," 14 maio 2013. [Online]. Available: https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/mlc2006_texto-original-ilo.pdf; https://dre.pt/application/file/a/3496723. [Acedido em 18 agosto 2017].

[32] "International Maritime Organization," [Online]. Available: http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx. [Acedido em 18 agosto 2017].

[33] "United Nations Economic Comission for Europe," [Online]. Available: http://tfig.unece.org/contents/single-window-implementation.htm. [Acedido em 20 agosto 2017].

[34] "Recomendação nº 33, de 2005, relativa a Single Window," 2005. [Online]. Available: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec33/rec33_trd352e.pdf. [Acedido em 20 agosto 2017].

[35] 2016. [Online]. Available: http://www.unric.org/pt/images/stories/2016/ods_2edicao_web_pages.pdf. [Acedido em 21 agosto 2017].

[36] "International Port Community Systems Association," [Online]. Available: http://www.ipcsa.international/. [Acedido em 21 agosto 2017].

[37] "Livro Verde da União Europeia, COM(2006) 275 Volume I e Volume II-Anexo," 07 junho 2006. [Online]. Available: http://www.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/LTF_MA_25746.pdf; http://www.coop-atlantico.com/documentation/other-useful-documents/maritime-policy-green-paper-pt. [Acedido em 23 agosto 2017].

[38] "Estratégia Lisboa, COM(2010) 2020 Final," 03 março 2010. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010DC2020&from=PT. [Acedido em 23 agosto

2017].

[39] "Livro Branco," 28 março 2011. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0144&from=PT. [Acedido em 23 agosto 2017].

[40] "REGULAMENTO (UE) Nº 1315/2013, do Parlamento Europeu e do Conselho, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes," 20 dezembro 2013. [Online]. Available: http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0020.01/DOC_1. [Acedido em 23 agosto 2017].

[41] "Mecanismo Interligar a Europa," 19 outubro 2011. [Online]. Available: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-11-1200_pt.htm. [Acedido em 23 agosto 2017].

[42] [Online]. Available: http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/background_documents_pt. [Acedido em 23 agosto 2017].

[43] "Economia e Crescimento Azul, COM(2014) 254 Final (2)," 13 maio 2014. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=COM:2014:254:REV1&from=EN; http://ec.europa.eu/assets/mare/infographics/. [Acedido em 25 agosto 2017].

[44] "Comunicado da Comissão, COM (2013) 510 Final, relativo a Cintura Azul, um espaço único para o transporte marítimo,," 08 julho 2013. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0510&from=PT. [Acedido em 25 agosto 2017].

[45] "Jornal Oficial da União Europeia, C 326/49, relativo a Tratado de Funcionamento da União Europeia (TFUE)," 26 outubro 2012. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=PT. [Acedido em 25 agosto 2017].

[46] "COM(2013) 295 Final, de 23-5, relativa a Portos: um motor para o crescimento," 23 maio 2013. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52013DC0295&from=PT. [Acedido em 25 agosto 2017].

[47] "Acerca da União Europeia," 29 outubro 2010. [Online]. Available: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010L0065&from=PT. [Acedido em 07 setembro 2017].

[48] "Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6 de novembro, que regula os actos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais," [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/629359. [Acedido em 25 agosto 2017].

[49] "Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020," [Online]. Available:

https://www.dgpm.mm.gov.pt/enm-1-15. [Acedido em 25 agosto 2017].

[50] "Resolução do Conselho de Ministros nº 99/2017, de 10-7, relativa a determinação do estabelecimento da Conta Satélite do Mar, com periodicidade de três em três anos, integrando as Estatísticas Oficiais Portuguesas," 10 julho 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/107642969; https://www.dgpm.mm.gov.pt/conta-satelite-do-mar. [Acedido em 25 agosto 2017].

[51] "Resolução do Conselho de Ministros nº 67/93, de 16-11," 11 novembro 1993. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/688959. [Acedido em 25 agosto 2017].

[52] C. J. Pinto, "Tese de Mestrado sob o título Impactos organizacionais, informacionais e tecnológicos da implementação da Diretiva 2010/65/UE," 2016. [Online]. Available: https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/.../RelatorioProjetoMestradoClaudioPinto.pdf. [Acedido em 25 agosto 2017].

[53] "Decreto-Lei n.º 370/2007, de 6-11, que regula os actos e procedimentos aplicáveis ao acesso e saída de navios e embarcações de portos nacionais de novembro," 11 novembro 2007. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/629359. [Acedido em 25 agosto 2017].

[54] "Decreto nº 13/90, de 9-5, Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional," 9 maio 1990. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/571296. [Acedido em 25 agosto 2017].

[55] "Decreto-Lei nº 202/98, de 10-7, que estabelece o regime da responsabilidade do proprietário do navio e disciplina a actuação das entidades que o representam," 10 julho 1998. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/485094. [Acedido em 28 agosto 2017].

[56] "Model Commercial Agency Contract," [Online]. Available: http://store.iccwbo.org/icc-model-contract-commercial-agency. [Acedido em 28 agosto 2017].

[57] "Acerca do Portal do Governo de Portugal," 2015-2019. [Online]. Available: http://www.portugal.gov.pt/media/18268168/programa-do-xxi-governo.pdf; https://www.simplex.gov.pt/medidas/4af15d675579e35780b2. [Acedido em 30 agosto 2017].

[58] "Decreto-Lei nº 273/2000, de 8-6, relativo a Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente," 09 novembro 2000. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/621981. [Acedido em 30 agosto 2017].

[59] "Decreto-Lei nº 129/2010, de 7-12, que alterou o Decreto-Lei nº 273/2000, de 8-6," 07 dezembro 2010. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/306986. [Acedido em 30 agosto 2017].

[60] "Decreto-Lei nº 6/2017, de 6-1, relativo a Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP)," 06 janeiro 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/105714590. [Acedido em 30 agosto 2017].

[61] "Portaria nº 14/2017, de 10-1, que estabelece o procedimento de emissão, disponibilização e cobrança voluntária da Fatura Única Portuária por Escala de Navio," 10 janeiro 2017. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/105738182. [Acedido em 30 agosto 2017].

[62] "Transportes em Revista, entrevista com a Ministra do Mar em 31-08-2017," 31 agosto 2017. [Online]. Available: https://www.youtube.com/watch?v=vn97Z-TP77k. [Acedido em 07 setembro 2017].

[63] "Acerca da IATA," [Online]. Available: http://www.iata.org/Pages/default.aspx. [Acedido em 07 setembro 2017].

[64] "Acerca da World Shipping Council," [Online]. Available: http://www.worldshipping.org/. [Acedido em 07 setembro 2017].

[65] "Resolução do Conselho de Ministros nº 12/2016, de 16-3, que cria a Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP)," 16 março 2016. [Online]. Available: https://dre.pt/application/file/a/73882324. [Acedido em 30 agosto 2017].

Anexo 1 – Perfil da APS

Missão da Autoridade Portuária

(Promover o desenvolvimento dos portos)

Artigo 13.º

Alteração ao Decreto -Lei n.º 337/98, de 3 de novembro

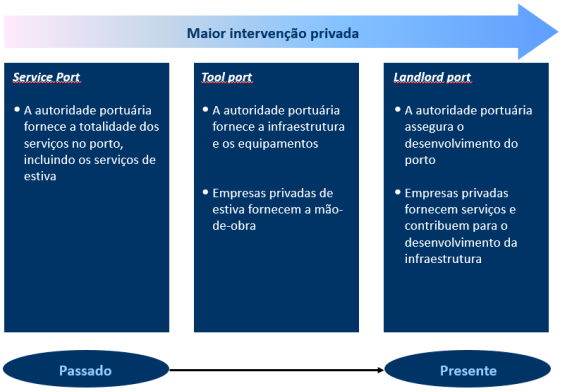
A APS, S.A., assegura o exercício das competências necessárias ao regular funcionamento dos portos de Sines, de Faro e de Portimão nos seus múltiplos aspetos de ordem económica, financeira e patrimonial, de gestão de efetivos e de exploração portuária e ainda as atividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

A APS investe nos portos e cria condições favoráveis para as Comunidades Portuárias também apostarem na inovação

PORTO DE SINES · PORTO DE FARO · PORTO DE PORTIMÃO

Modelo de Gestão Landlord Port

(Evolução do papel das AP's)



Principais Portos Mundiais e Europeus

(Movimentação de Contentores – 000' TEU)

Top 100 Mundial

Rnk 2016	Portos	2016	2015	Var (%)
1	Shanghai	37.133	36.537	1,6%
2	Singapore	30.904	30.922	-0,1%
3	Shenzhen	23.979	24.205	-0,9%
4	Ningbo -Zhoushan	21.561	20.627	4,5%
5	Hong Kong	19.813	20.073	-1,3%
6	Busan	19.456	19.469	-0,1%
7	Guangzhou	18.850	17.625	7,0%
8	Qingdao	18.050	17.436	3,5%
9	Dubai	14.772	15.592	-5,3%
10	Tianjin	14.519	14.111	2,9%
...	...	...	...	...
	Sines	1.513	1.332	13,6%

Sines faz parte do Top 100 internacional de terminais de contentores

Fonte: www.apsinesalgarve.pt; www.mardep.gov.hk

Top 20 Europeu

Rnk 2016	Portos	2016	2015	Var (%)
1	Rotterdam	12.385	12.235	1,2%
2	Antwerp	10.037	9.654	4,0%
3	Hamburg	8.907	8.821	1,0%
4	Bremerhaven	5.489	5.547	-1,0%
5	Algeciras	4.761	4.516	5,4%
6	Valencia	4.722	4.615	2,3%
7	Felixstowe	3.745	3.984	-6,0%
8	Duisburg *	3.700	3.583	3,3%
9	Piraeus	3.675	3.328	10,4%
10	Malta Freeport	3.064	3.100	-1,2%
11	Gioia Tauro	2.797	2.547	9,8%
12	Le Havre	2.518	2.560	-1,6%
13	Genoa	2.298	2.243	2,5%
14	London	2.536	2.217	14,4%
15	Barcelona	2.242	1.965	14,1%
16	Southampton	1.957	2.108	-7,2%
17	Sines	1.513	1.332	13,6%
18	St. Petersburg	1.450	1.720	-15,7%
19	Zeebrugge	1.399	1.569	-10,8%
20	Gdansk	1.300	1.091	19,1%

** Porto fluvial*

Fontes: sites dos portos; ESPO

Iberian Ports - Top 10
1st Semester 2016

Total cargo handling (Tons)

Rang	Ports	Tonnage
1	Algeciras	48.697.734
2	Valência	36.022.166
3	Sines	24.063.912
4	Barcelona	23.787.624
5	Bilbao	15.264.556
6	Huelva	15.232.773
7	Cartagena	14.984.279
8	Tarragona	14.380.320
9	Gijón	10.050.753
10	Douro e Leixões	8.837.653

Container Handling (TEU)

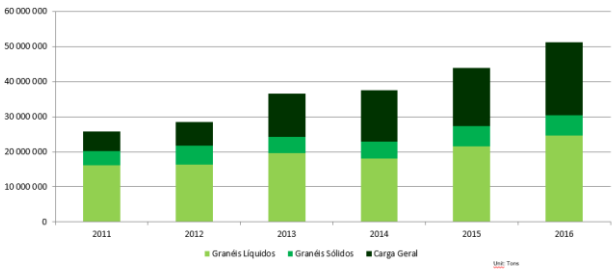
Rang	Ports	Total TEU
1	Valencia	2.373.196
2	Algeciras	2.354.954
3	Barcelona	1.069.865
4	Sines	692.866
5	Douro e Leixões	337.504
6	Lisboa	152.785
7	Castellón	112.205
8	Vigo	95.702
9	Setúbal	83.051
10	Alicante	75.602

Sines is the third port for total cargo handled in the Iberian Peninsula – S1 2016

Source: Puertos del Estado

Evolução do Total de Carga Movimentada (TON)

(Crescimento Sustentado)

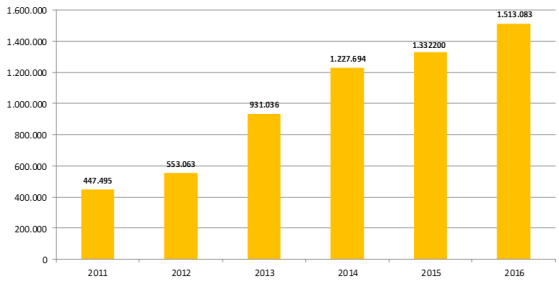


Unit: Tons

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Granéis Líquidos	16.150.656	16.275.552	19.705.909	18.076.672	21.536.511	24.605.612
Granéis Sólidos	4.041.594	5.406.869	4.615.432	4.894.913	5.849.937	5.862.784
Carga Geral	5.599.903	6.880.745	12.192.443	14.611.337	16.579.253	20.716.821
	25.792.154	28.563.165	36.513.785	37.582.922	43.965.701	51.185.216

Evolução da Movimentação de Contentores (TEU)

(Crescimento Sustentado)



Unit: TEU

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
TEU	447.495	553.063	931.036	1.227.694	1.332.200	1.513.083

Figura 20 – Perfil da APS (dados gerais)
Fonte: Cedido pela APS

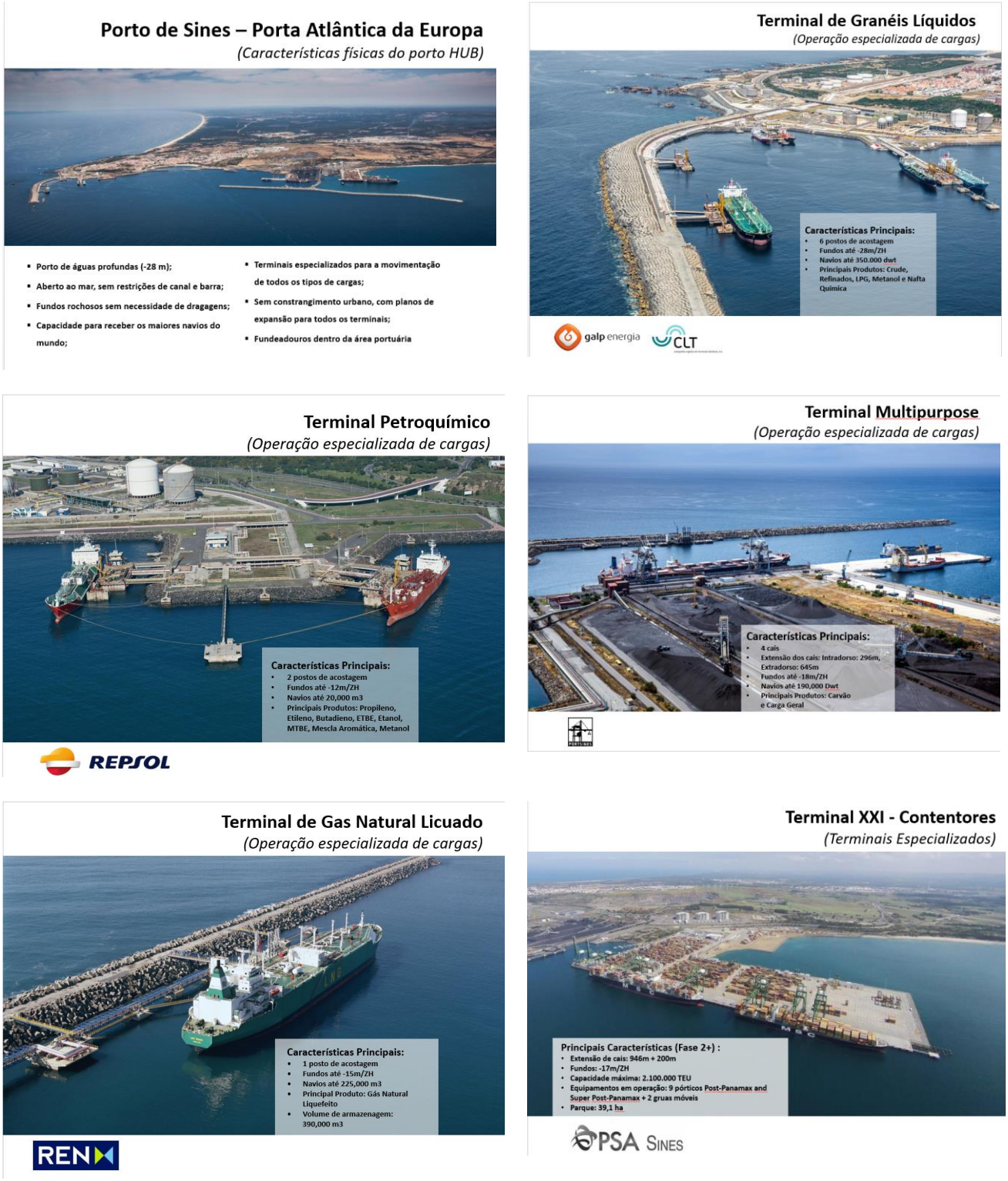


Figura 21 – Perfil do porto de Sines (Terminais, produtos, caraterísticas e concessionários)
Fonte: Cedido pela APS

Anexos

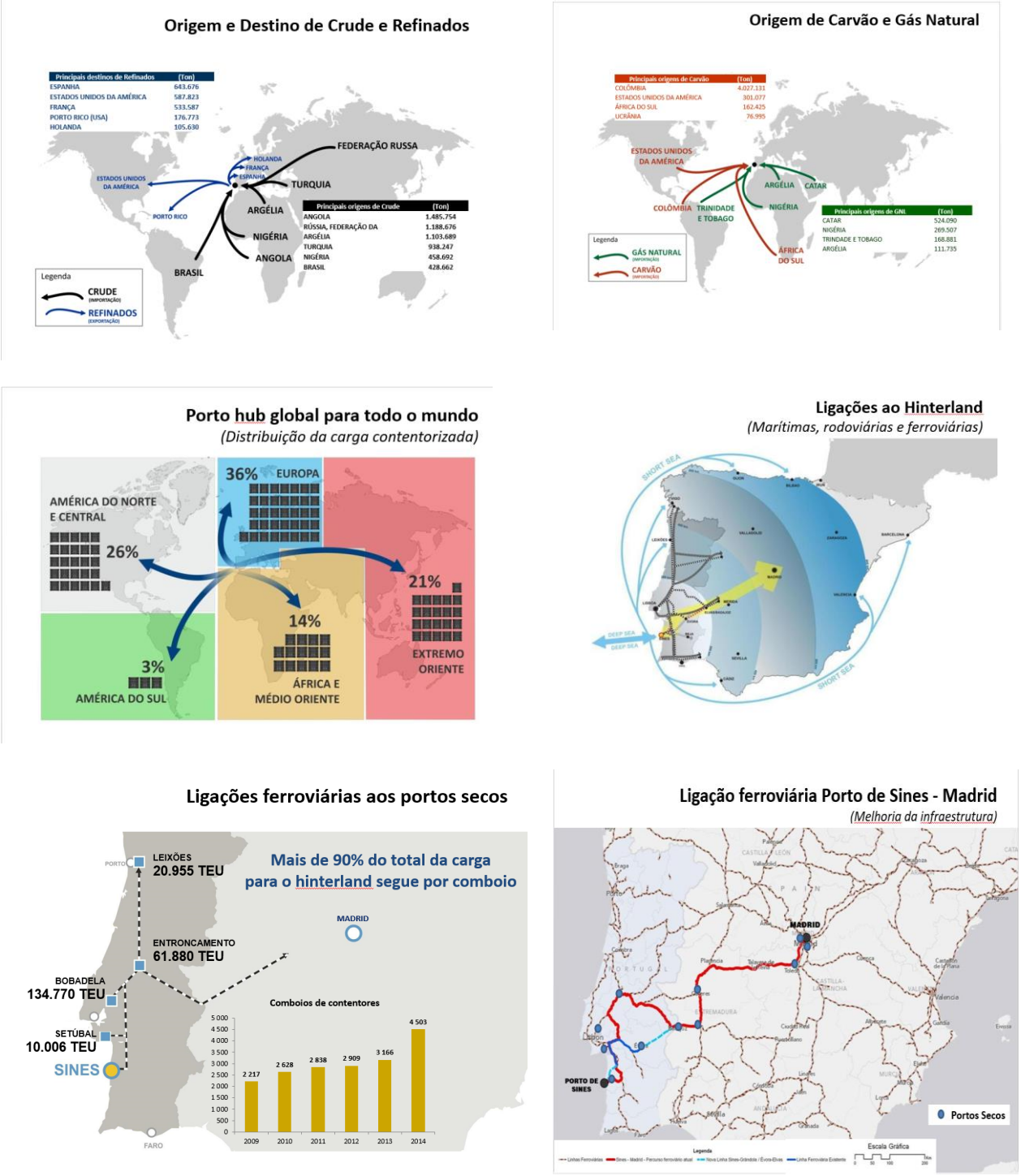


Figura 22 – Perfil do porto de Sines (origem e destino das principais mercadorias, e *hinterland* e *foreland*)
Fonte: Cedido pela APS

Figura 23 – Perfil do porto de Sines (Sistemas de suporte à atividade portuária e certificações)
Fonte: Cedido pela APS

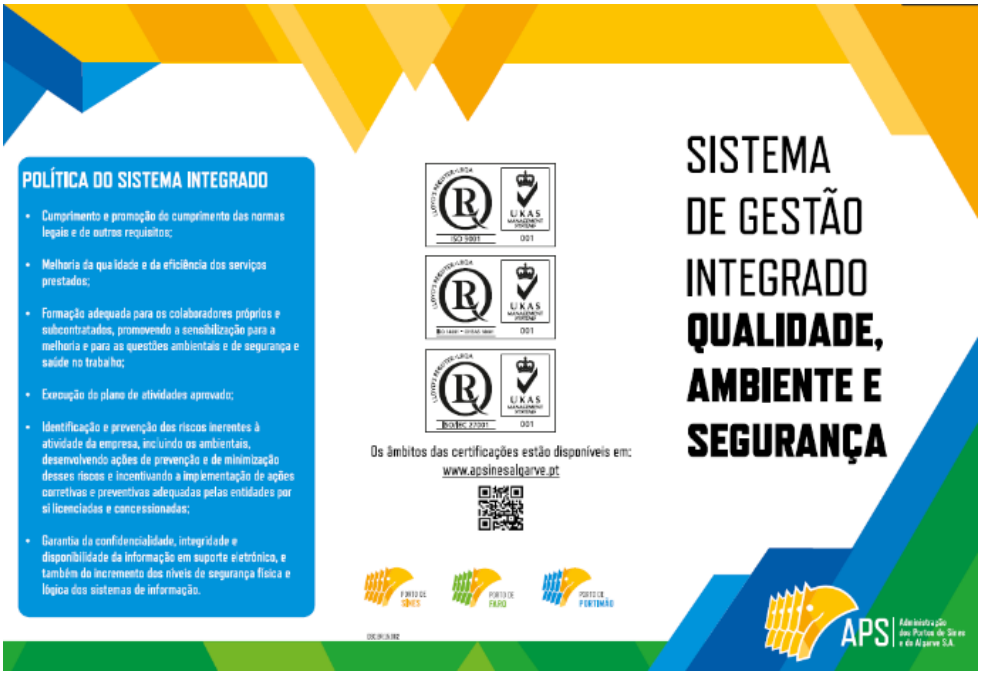


Figura 24 – Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança
Fonte: http://www.apsinesalgarve.pt/media/1513/sistema-de-gestão-integrado-qualidade-ambiente-e-segurança.pdf

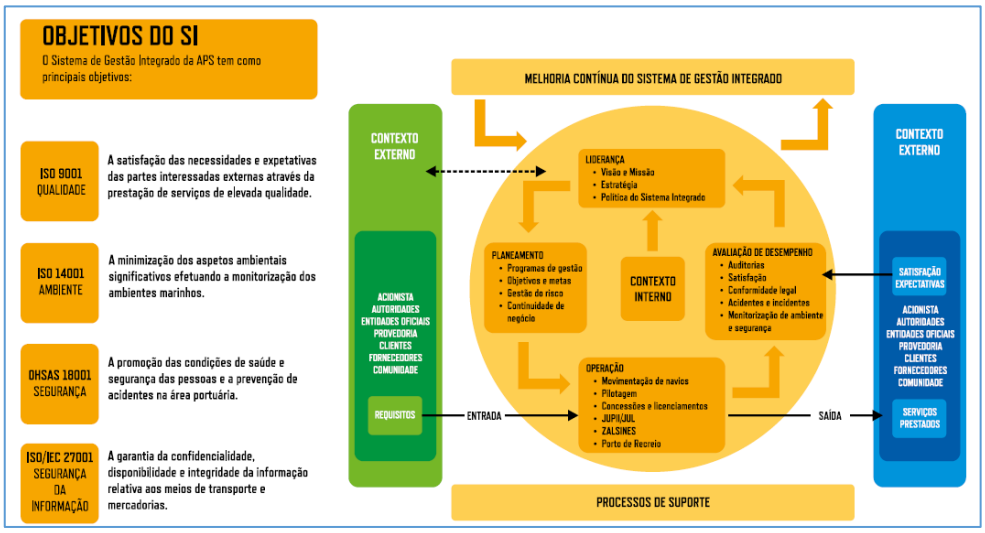


Figura 25 – Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança
Fonte: http://www.apsinesalgarve.pt/media/1513/sistema-de-gestão-integrado-qualidade-ambiente-e-segurança.pdf

Figura 26 – Perfil do porto de Sines (Principais fatores de competitividade)
Fonte: Cedido pela APS

Figura 27 – Perfil do porto de Sines (Principais fatores de competitividade) (continuação)
Fonte: Cedido pela APS

Anexo 2 – Inquérito por questionário

Impacto da implementação da Fatura Única Portuária - Caso do Porto de Sines

No âmbito da realização do Mestrado em Direito e Economia do Mar da Faculdade de Direito da Universidade Nova de Lisboa (FDUNL) gostaria de contar com a sua colaboração na resposta ao presente inquérito que visa caracterizar a sua opinião sobre o impacto da implementação da Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP).
Assim, solicito a sua colaboração respondendo às seguintes questões que pretendem caracterizar a sua posição face ao impacto da implementação FUP, em geral, e ao impacto da implementação da FUP ao nível da redução dos custos de contexto.
As respostas são anónimas e confidenciais e destinam-se exclusivamente a ser utilizadas no âmbito da tese de Mestrado, sendo crucial para a elaboração do trabalho final.
Agradeço desde já a colaboração possível.
Elvídio António Fernandes da Costa Lavres

*Obrigatório

Caso do Porto de Sines

1. Identificação da empresa: *

A sua resposta

2. Área/Departamento em que exerce a sua atividade:

A sua resposta

3. Selecione apenas uma das seguintes afirmações:

- ○ Utilizo diariamente a JUP enquanto aplicação necessária para o desenvolvimento da minha atividade
- ○ Utilizo pontualmente a JUP, por não ser uma apliação necessária para o desenvolvimento da minha atividade
- ○ Não sou utilizador/a da JUP

Figura 28 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

4. Assinale o seu grau de concordância com as seguintes afirmações relativas ao impacto da implementação da FUP em geral: *

	(Discordo totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	○	○	○	○	○
A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	○	○	○	○	○
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	○	○	○	○	○
A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica	○	○	○	○	○
A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	○	○	○	○	○
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	○	○	○	○	○

Figura 29 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.)
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

5. Relativamente à Simplificação Administrativa, assinale o seu grau de concordância com as afirmações abaixo: *

	(Discordo totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Permitiu a simplificação processual	○	○	○	○	○
Permitiu a eliminação/redução de erros	○	○	○	○	○
É uma mais valia uma única fatura	○	○	○	○	○
É uma mais valia uma pré-fatura	○	○	○	○	○

6. Relativamente à Eliminação da Burocracia, assinale o seu grau de concordância com as afirmações abaixo: *

	(Discordo totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Permitiu reduzir o re-work	○	○	○	○	○
Permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas	○	○	○	○	○
Permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos	○	○	○	○	○
Permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação	○	○	○	○	○

Figura 30 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.)
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

7. Relativamente à Agilidade do Estado, assinale o seu grau de concordância com as afirmações abaixo: *

	(Discordo Totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Permitiu maior rapidez no acesso à informação	○	○	○	○	○
Permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional	○	○	○	○	○
Permitiu melhorar a transparência de procedimentos	○	○	○	○	○
Permitiu o acesso a informação fidedigna	○	○	○	○	○

8. Relativamente à Facilitação do Exercício de Atividades Económicas, assinale o seu grau de concordância com as afirmações abaixo: *

	(Discordo Totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Permitiu a disponibilização do serviço 24/24h e 7/7 dias	○	○	○	○	○
Permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura	○	○	○	○	○
Permitiu o acesso a informação em tempo real	○	○	○	○	○
Permitiu diminuir o número de reclamações	○	○	○	○	○

Figura 31 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.)
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

9. Relativamente à Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas, assinale o seu grau de concordância com as afirmações baixo: *

	(Discordo Totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Permitiu o reconhecimento da marca FUP	○	○	○	○	○
Permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação	○	○	○	○	○
Permitiu a simplificação de relações administrativas	○	○	○	○	○
Permitiu a maximização de recursos tecnológicos	○	○	○	○	○

10. Considera que a implementação da FUP levou à redução global dos custos? *

○ Sim

○ Não

11. Relativamente à redução de custos energéticos, assinale o seu grau de concordância com as afirmações baixo: *

	(Discordo Totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Reduziu os custos com papel e outros consumíveis	○	○	○	○	○
Reduziu os custos de manutenção	○	○	○	○	○

Figura 32 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.)
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

13. Relativamente à redução de custos operacionais, assinale o seu grau de concordância com as afirmações baixo: *

	(Discordo totalmente)	(Discordo)	(Não discordo nem concordo)	(Concordo)	(Concordo totalmente)
Reduziu o esforço dispendido com o processo	○	○	○	○	○
Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado	○	○	○	○	○
Reduziu o número de trabalhadores	○	○	○	○	○

14. Que sugestões faria para melhoria do processo de implementação da FUP na empresa onde trabalha?

A sua resposta

Porto de São Tomé e Príncipe

15. Enquanto Agente de Navegação, em representação do Armador, considera que um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe teria viabilidade económica?

- ○ Sim
- ○ Não
- ○ Talvez

SUBMETER

Nunca envie palavras-passe através dos Formulários do Google.

Figura 33 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.)
Fonte: https://docs.google.com/forms/d/1BWaOQxUzMrWWG08feGublPIaBbVRYNeqie2iTvoJgrE/edit

Anexo 3 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA

FONASBA QUALITY STANDARD APPROVALS GRANTED

FONASBA MEMBER ASSOCIATION: AGEPOR PORTUGAL

COMPANY	HEAD OFFICE	DATE AWARDED	CONTACT PERSON	TELEPHONE	E-MAIL	BRANCH OFFICES
Orey Comércio e Navegação, S.A.	Av. Da Liberdade, nº 230 - 4º Andar 1250-148 Lisboa Tel: +351 211 926 356 Fax: +351 213 471 037 Email: info@orey-shipping.com	31th October 2012	Rui d'Orey	+351 211 926 356	info@orey-shipping.com	Leça da Palmeira Gafanha da Nazaré Figueira da Foz Lisboa Setúbal Sines
Atlantic Lusofrete - Afretamentos e Navegação, Lda.	Av. Da Liberdade, nº 230 - 4º Andar 1250-148 Lisboa Tel. +351 211 927 927 Fax. +351 213 463 079 Email: atlantic.lisboa@ship-atn.com	31th October 2012	Rui d'Orey	+351 211 927 927	atlantic.lisboa@ship-atn.com	Leça da Palmeira Gafanha da Nazaré Lisboa Setúbal Sines
Bensaúde - Agentes de Navegação, Lda.	Largo Vasco Bensaúde, nº 13 9500-103 Ponta Delgada São Miguel - Açores Tel: +351 296 304 770 Fax: +351 296 304 779 Email: shipping.pdl@bensaude.pt	31th October 2012	Joaquim Bensaúde	+351 296 304 770	shipping.pdl@bensaude.pt	Lisboa Açores
Burmester & Stuve Navegação, S.A.	Av. Dr. Antunes Guimarães, nº 505 - 5º 4450-621 Leça da Palmeira Tel: +351 229 980 500 Fax. +351 229 980 598 Email: geral@burmester-stuve.pt	21th September 2012	Óscar Burmester	+351 229 980 500	geral@burmester-stuve.pt	Viana do Castelo Leça da Palmeira Gafanha da Nazaré Lisboa
Garland Navegação, Lda.	Travessa do Corpo Santo, nº 10 - 2º 1200-131 Lisboa Tel: +351 213 211 320 Fax. +351 213 466 224 Email: garland.lis@garlandlaldley.com	23th October 2012	João Duraes	+351 213 211 320	garland.lis@garlandlaldley.com	Maia Lisboa
ICC - Agência de Navegação e de Transportes Terrestre, S.A.	Edifício Tower Plaza Rotunda Engº Edgar Cardoso nº 23 - P 16 A/F 4400-676 Vila Nova de Gaia Tel: +351 226 052 618 Fax: +351 226 092 886 Email: ruimad@icc-navegacao.pt	21th September 2012	Rui Madureira	+351 226 052 618	ruimad@icc-navegacao.pt	Vila Nova de Gaia Gafanha da Nazaré Lisboa
MSC - Mediterranean Shipping Company (Portugal), S.A.	Empreendimento Alcântara-Rio Rua de Cascais, nº 32 1300-120 Lisboa Tel: +351 213 928 410 Fax: +351 213 953 715 Email: lisboaptls@mscportugal.com	1st October 2012	Carlos Vasconcelos	+351 213 928 410	lisboaptls@mscportugal.com	Matosinhos Lisboa Sines
Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, S.A.	Travessa do Alecrim, nº 1 - 3º 1200-019 Lisboa Tel: +351 211 128 260 Fax: +351 211 128 261 Email: navex@navex.pt	13th September 2012	Urbano Gomes	+351 211 128 260	navex@navex.pt	Viana do Castelo Leça da Palmeira Gafanha da Nazaré Lisboa Setúbal Sines Portimão Faro

Tabela 8 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA

Fonte: https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard/accredited-companies

FONASBA QUALITY STANDARD APPROVALS GRANTED FONASBA MEMBER ASSOCIATION: AGEPOR PORTUGAL						
Green Ibérica - Agentes Marítimos, Comércio e Transportes, Lda.	Av. Marquês Tomar, nº 2 - 6º E 1069-188 Lisboa Tel: +351 210 026 555 Fax: +351 213 520 429 E-mail: gibisb@greeniberica.pt	20th November 2012	Gualdino Louro	+351 210 026 555	gibisb@greeniberica.pt	Leça da Palmeira Lisboa
Ibero Linhas Transportes, Lda.	Urbanização da Matinha Rua 2 - Edifício Verde, 2º Esq 1950-073 Lisboa Tel: +351 213 895 500 Fax: +351 213 920 012 Email: geral@lisboa.iberolinhas.pt	27th December 2012	Luís Antunes	+351 213 895 500	geral@lisboa.iberolinhas.pt	Lisboa
Mar e Sado - Tráfego, Transportes e Serviços, Lda.	Av. Luísa Todi, 616 F (Escadinhas do Castelo, 2) 2900-299 Setúbal Tel: +351 265 541 960 Fax: +351 265 541 969 Email: maresado@maresado.pt	04th March 2013	Pedro Bichinho	+351 265 541 960	maresado@maresado.pt	Setúbal
Pinto Basto Navegação, S.A.	Av. 24 de Julho, nº 1 D 1200-478 Lisboa Tel: +351 21 323 04 59 Fax: +351 21 343 01 17 Email: lisboa.geral@pintobasto.com	11th April 2013	Frederico Pinto Basto	+351 213 230 459	lisboa.geral@pintobasto.com	Leça da Palmeira Lisboa
Pinto Basto IV - Serviços Marítimos, Lda.	Av. 24 de Julho, nº 1 D 1200-478 Lisboa Tel: +351 21 3230400 Fax: +351 21 343 01 17 Email: agency.lisbon@pintobasto.com	17th April 2013	Francisco Andrade e Sousa	+351 21 3230400	agency.lisbon@pintobasto.com	Viana do Castelo Leça da Palmeira Gafanha da Nazaré Lisboa Setúbal Sines Portimão Faro
Euroline - Navegação e Afretamentos, Lda.	Edifício ETE Terminal de Graneis Sólidos do Porto de Aveiro Apartado 57 3834-908 GAFANHA DA NAZARÉ	24th October 2013	João Valdemar	+351 220028780	euroline@euroline.pt	Gafanha da Nazaré

Tabela 9 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA (continuação)
Fonte: https://www.fonasba.com/fonasba-initiatives/fonasba-quality-standard/accredited-companies

Anexo 4 – Funcionamento da FUP

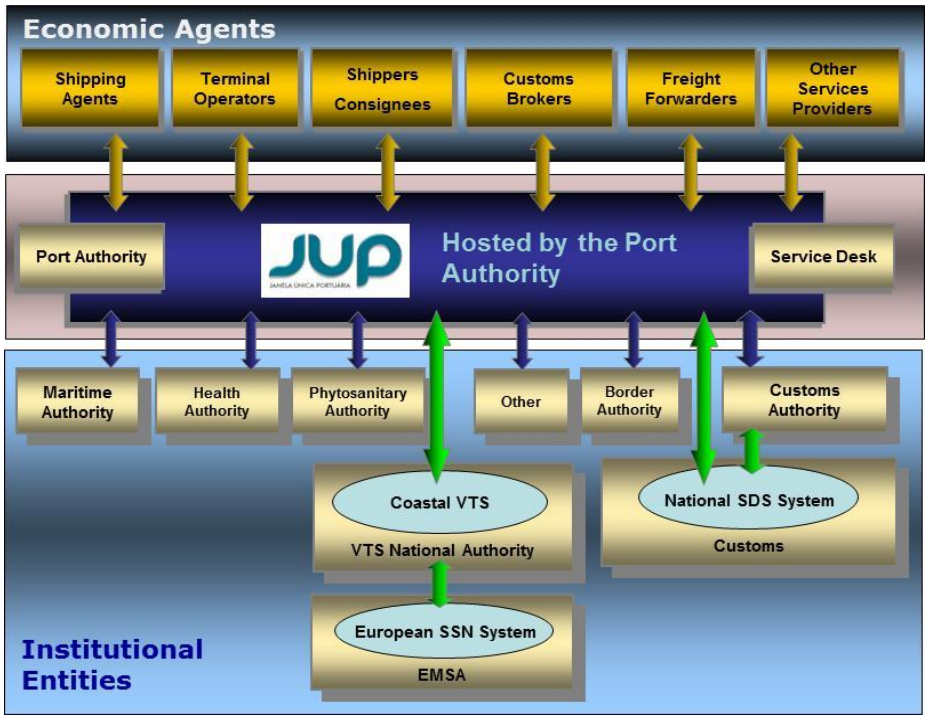


Figura 34 – A Janela Única Portuária (JUP)
Fonte: Cedido pela APS

Figura 35 – A Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP)
Fonte: Cedido pela APS

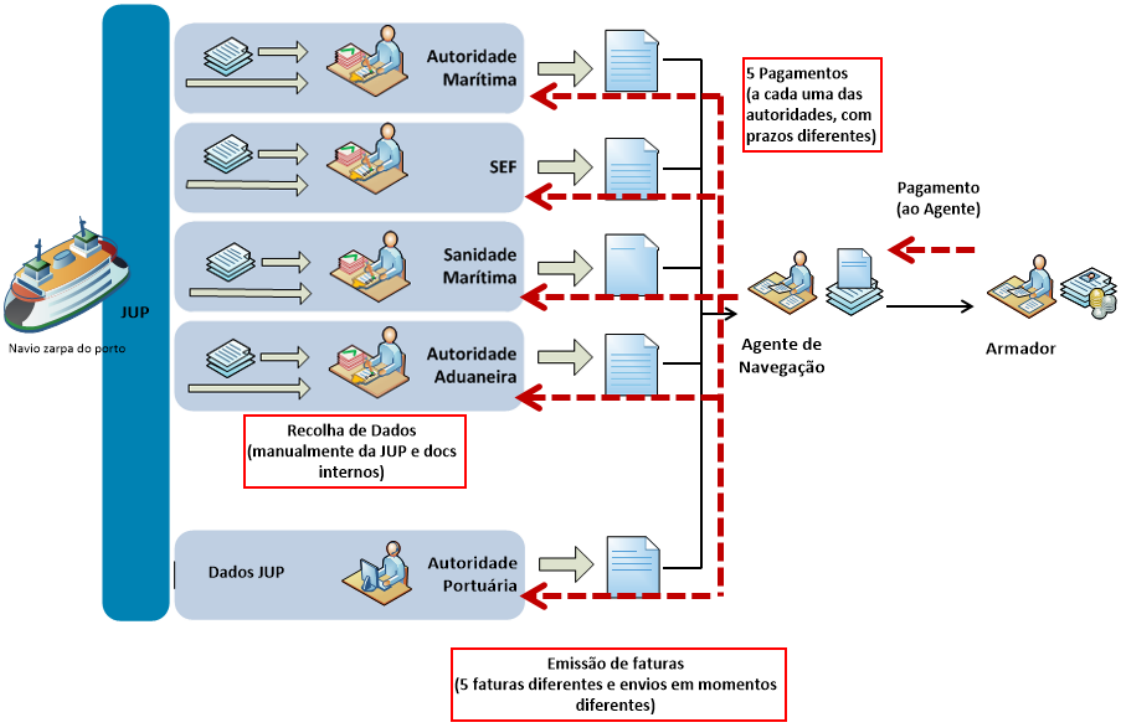


Figura 36 – Situação anterior à implementação da FUP
Fonte: Cedido pela APS

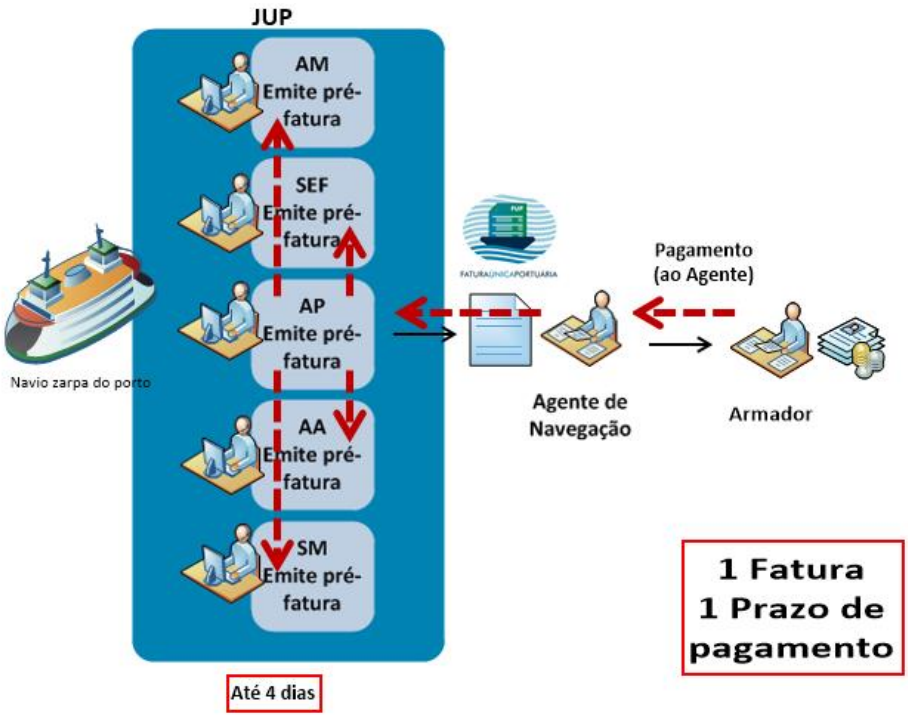


Figura 37 – Modelo com FUP
Fonte: Cedido pela APS

Requisitos das Autoridades

Autoridade Marítima

Enquadramento Legal:

- **Portaria N.º 553-A/2008, de 27 de junho**
- **DL n.º 12/97, de 16 de janeiro (com Declaração de Retificação n.º 6-B/97, de 31 de março); Portaria n.º 494/2002, de 27 de abril**
- **Portaria n.º 68/2000 de 23 de fevereiro**

Taxas aplicadas à escala de navio (Porto de Sines):

- **Despacho de Largada**
- **Licença para Trabalhos a Bordo**
- **Licença para Trabalhos de Mergulho**
- **Licenças (outras)**
- **Abertura de Repartição Marítima**
- **Policiamento (imposto ou requisitado)**
- **Verificações a Documentos de Bordo**
- **Vistorias às Condições de Segurança**
- **Vistorias Suplementares**
- **Visita à Entrada e Saída do Navio**
- **Taxa de Farolagem (explicar a distinção)**
- **ISN**

Figura 38 – Requisitos da Autoridade Marítima (AM)
Fonte: Cedido pela APS

Requisitos das Autoridades

SEF

Enquadramento Legal:

- **Portaria Nº 1285/2010, de 17 de dezembro**
- **Portaria Nº 1334-E/2010, de 31 de dezembro**

Taxas aplicadas à escala de navio (Porto de Sines):

- **Autorizações de Entrada a Bordo/Z.I.**
- **Controlo de Passageiros (embarques, desembarques e licenças a terra)**
- **Controlo de Tripulantes (licenças a terra)**
- **Desembaraço de Saída**
- **Prorrogação de permanência**

Figura 39 – Requisitos do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF)
Fonte: Cedido pela APS

Requisitos das Autoridades

Autoridade Saúde

Enquadramento Legal:

- **Decreto-Lei Nº 8/2011, de 11 de Janeiro**

Taxas aplicadas à escala de navio (Porto de Sines):

- **Certificado Sanitário**
- **Desembaraço Sanitário**
- **Livre Prática**
- **Vacinação**
- **Visita de Saúde a Embarcações**
- **Vistoria a Navios**
- **Vistoria Complementar a Navios**

Figura 40 – Requisitos da Autoridade de Saúde (AS)
Fonte: Cedido pela APS

Requisitos das Autoridades

Autoridade Aduaneira

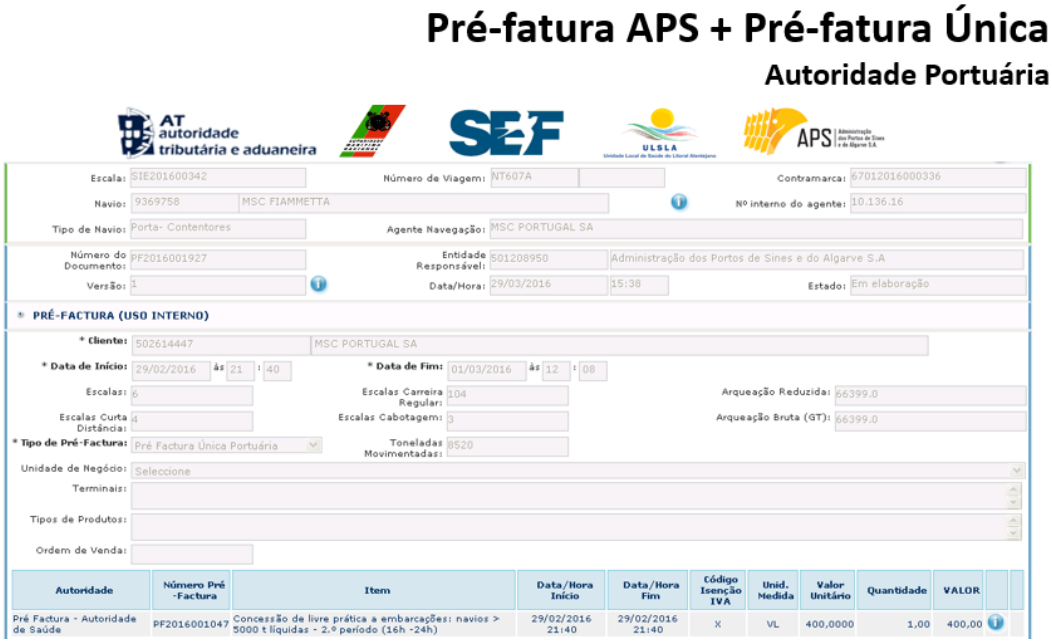
Enquadramento Legal:

- **Decreto-Lei nº 68/2007, de 26 de março**

Taxas aplicadas à escala de navio (a confirmar):

- **Alvará de Saída**
- **Conferência de Descarga**
- **Revisão de bagagem**
- **Antecipação ou prolongamento da Estância Aduaneira**
- **Abertura da Estância Aduaneira**

Figura 41 – Requisitos da Autoridade Aduaneira (AT)
Fonte: Cedido pela APS



Pré-fatura APS + Pré-fatura Única

Autoridade Portuária

Escala: SIE201600342 | Número de Viagem: NT607A | Contramarca: 67012016000336

Navio: 9369758 MSC FIAMMETTA | Nº interno do agente: 10.136.16

Tipo de Navio: Porta- Contentores | Agente Navegação: MSC PORTUGAL SA

Número do Documento: PF2016001927 | Entidade Responsável: 501208950 Administração dos Portos de Sines e do Algarve S.A

Versão: 1 | Data/Hora: 29/03/2016 15:38 | Estado: Em elaboração

PRÉ-FACTURA (USO INTERNO)

* Cliente: 502614447 MSC PORTUGAL SA

* Data de Início: 29/02/2016 às 21 : 40 | * Data de Fim: 01/03/2016 às 12 : 08

Escalas: 6 | Escalas Carreira Regular: 104 | Arqueação Reduzida: 66399.0

Escalas Curta Distância: 4 | Escalas Cabotagem: 3 | Arqueação Bruta (GT): 66399.0

* Tipo de Pré-Factura: Pré Factura Única Portuária | Toneladas Movimentadas: 8520

Unidade de Negócio: Seleccione

Terminais:

Tipos de Produtos:

Ordem de Venda:

Autoridade	Número Pré -Factura	Item	Data/Hora Início	Data/Hora Fim	Código Isenção IVA	Unid. Medida	Valor Unitário	Quantidade	VALOR
Pré Factura - Autoridade de Saúde	PF2016001047	Concessão de livre prática a embarcações: navios > 5000 t líquidas - 2.º período (16h -24h)	29/02/2016 21:40	29/02/2016 21:40	X	VL	400,0000	1,00	400,00

Figura 42 – Pré-fatura APS/Pré-fatura única
Fonte: Cedido pela APS

Anexo 5 – Dados SPSS

Estatísticas							
		A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica	A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos
N	Válido	16	16	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0	0	0
Média		4,25	4,13	4,19	4,00	4,00	3,56
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4	4	4
Desvio Padrão		1,000	,806	,655	,516	,730	1,094
Assimetria		-2,400	-1,118	-,197	,000	,000	-,706
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564	,564	,564
Curtose		7,631	2,169	-,373	1,896	-,907	,653
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091	1,091	1,091	1,091
Percentis	25	4,00	4,00	4,00	4,00	3,25	3,00
	50	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00	4,00
	75	5,00	5,00	5,00	4,00	4,75	4,00

Tabela 10 – Hipótese geral "Impacto da implementação da FUP

Estatísticas					
		A simplificação administrativa permitiu a simplificação processual	A simplificação administrativa permitiu a eliminação/redução de erros	Relativamente à simplificação administrativa, é uma mais valia uma única fatura	Relativamente à simplificação administrativa é uma mais valia uma pré-fatura
N	Válido	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0
Média		4,00	3,56	4,19	3,94
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4
Desvio Padrão		,894	,814	,981	,854
Assimetria		-2,556	-,652	-2,358	-1,339
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564
Curtose		9,368	,132	7,676	2,289
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091	1,091
Percentis	25	4,00	3,00	4,00	4,00
	50	4,00	4,00	4,00	4,00
	75	4,00	4,00	5,00	4,00

Tabela 11 – Variável componente "Simplificação administrativa"

Estatísticas					
		A eliminação da burocracia permitiu reduzir o re-work	A eliminação da burocracia permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas	A eliminação da burocracia permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos	A eliminação da burocracia permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação
N	Válido	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0
Média		3,75	3,94	4,13	4,25
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4
Desvio Padrão		,931	,772	,619	,447
Assimetria		-1,700	-,881	-,060	1,278
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564
Curtose		4,656	1,753	,055	-,440

Tabela 12 – Variável componente "Eliminação da burocracia"

Estatísticas					
		A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação	A agilidade do estado permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional	A agilidade do estado permitiu melhorar a transparência de procedimentos	A agilidade do estado permitiu o acesso a informação fidedigna
N	Válido	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0
Média		3,94	4,31	4,06	3,94
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4
Desvio Padrão		,929	,793	,680	,680
Assimetria		-2,147	-1,578	-,074	,074
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564
Curtose		6,879	3,902	-,489	-,489
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091	1,091
Percentis	25	4,00	4,00	4,00	3,25
	50	4,00	4,00	4,00	4,00
	75	4,00	5,00	4,75	4,00

Tabela 13 – Variável componente "Agilidade do Estado"

Estatísticas					
		A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu a disponibilização do serviço 24/24h e 7/7 dias	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu o acesso a informação em tempo real	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu diminuir o número de reclamações
N	Válido	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0
Média		3,75	4,06	3,94	3,75
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4
Desvio Padrão		1,065	,680	,574	,683
Assimetria		-1,326	-1,527	-,028	-1,075
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564
Curtose		2,075	5,799	,766	2,153
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091	1,091
Percentis	25	3,25	4,00	4,00	3,25
	50	4,00	4,00	4,00	4,00
	75	4,00	4,00	4,00	4,00

Tabela 14 – Variável componente "Facilitação do exercício de atividades económicas"

Estatísticas					
		A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu o reconhecimento da marca FUP	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a simplificação de relações administrativas	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a maximização de recursos tecnológicos
N	Válido	16	16	16	16
	Omisso	0	0	0	0
Média		3,81	3,75	4,06	4,06
Mediana		4,00	4,00	4,00	4,00
Moda		4	4	4	4
Desvio Padrão		,544	,577	,443	,574
Assimetria		-,189	,000	,392	,028
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564	,564
Curtose		,555	-,066	3,616	,766
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091	1,091
Percentis	25	3,25	3,00	4,00	4,00
	50	4,00	4,00	4,00	4,00
	75	4,00	4,00	4,00	4,00

Tabela 15 – Variável componente "Maior segurança e clareza nas relações administrativas"

Estatísticas			
		Custos energéticos - Reduziu os custos com papel e outros consumíveis	Custos energéticos - Reduziu os custos de manutenção
N	Válido	16	16
	Omisso	0	0
Média		3,88	3,94
Mediana		4,00	4,00
Moda		4	4
Desvio Padrão		1,204	,998
Assimetria		-1,301	-,782
Erro padrão da assimetria		,564	,564
Curtose		1,080	-,082
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091
Percentis	25	4,00	3,25
	50	4,00	4,00
	75	5,00	5,00

Tabela 16 – Variável componente "Redução global de custos – custos energéticos"

Estatísticas			
		Custos processuais - Reduziu os custos dos serviços (portes de correio e outros)	Custos processuais - Reduziu os custos de armazenamento da informação
N	Válido	16	16
	Omisso	0	0
Média		3,75	3,88
Mediana		4,00	4,00
Moda		4	4
Desvio Padrão		,931	,806
Assimetria		-1,700	-,627
Erro padrão da assimetria		,564	,564
Curtose		4,656	,754
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091
Percentis	25	3,25	3,25
	50	4,00	4,00
	75	4,00	4,00

Tabela 17 – Variável componente "Redução global de custos – custos processuais"

Estatísticas				
		Custos operacionais - Reduziu o esforço despendido com o processo	Custos operacionais - Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado	Custos operacionais - Reduziu o número de trabalhadores
N	Válido	16	16	16
	Omisso	0	0	0
Média		3,81	3,69	2,63
Mediana		4,00	4,00	3,00
Moda		4	4	3
Desvio Padrão		,655	,793	,957
Assimetria		-1,429	-1,170	-,146
Erro padrão da assimetria		,564	,564	,564
Curtose		3,684	1,259	-,679
Erro Padrão da Curtose		1,091	1,091	1,091
Percentis	25	4,00	3,25	2,00
	50	4,00	4,00	3,00
	75	4,00	4,00	3,00

Tabela 18 – Variável componente "Redução global de custos – custos operacionais"

Crosstab					
Contagem					
		A simplificação administrativa permitiu a simplificação processual			Total
		Discordo Totalmente	Concordo	Concordo Totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	Discordo totalmente	1	0	0	1
	Concordo	0	8	0	8
	Concordo totalmente	0	4	3	7
Total		1	12	3	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,134	,000
	V de Cramer	,802	,000
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 19 – Variável componente "Simplificação administrativa – simplificação processual" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab						
Contagem						
		A simplificação administrativa permitiu a eliminação/redução de erros				Total
		Discordo	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	Discordo totalmente	1	0	0	0	1
	Concordo	1	2	5	0	8
	Concordo totalmente	0	2	4	1	7
Total		2	4	9	1	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,758	,163
	V de Cramer	,536	,163
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 20 – Variável componente "Simplificação administrativa –eliminação/redução de erros" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab					
Contagem					
		Relativamente à simplificação administrativa, é uma mais valia uma única fatura			Total
		Discordo Totalmente	Concordo	Concordo Totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	Discordo totalmente	1	0	0	1
	Concordo	0	8	0	8
	Concordo totalmente	0	1	6	7
Total		1	9	6	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,327	,000
	V de Cramer	,939	,000
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 21 – Variável componente "Simplificação administrativa – valia de uma única fatura" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab					
Contagem					
		Relativamente à simplificação administrativa é uma mais valia uma pré-fatura			Total
		Discordo	Concordo	Concordo totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa	Discordo totalmente	1	0	0	1
	Concordo	0	8	0	8
	Concordo totalmente	1	3	3	7
Total		2	11	3	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,919	,009
	V de Cramer	,650	,009
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 22 – Variável componente "Simplificação administrativa – valia de uma pré-fatura" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab						
Contagem						
		A eliminação da burocracia permitiu reduzir o re-work				Total
		Discordo totalmente	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	Discordo	1	0	0	0	1
	Não discordo nem concordo	0	1	0	0	1
	Concordo	0	2	7	0	9
	Concordo Totalmente	0	0	3	2	5
Total		1	3	10	2	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,267	,002
	V de Cramer	,732	,002
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 23 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do *re-work*" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab						
Contagem						
		A eliminação da burocracia permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas				Total
		Discordo Totalmente	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	Discordo	1	0	0	0	1
	Não discordo nem concordo	0	0	1	0	1
	Concordo	0	2	6	1	9
	Concordo Totalmente	0	0	3	2	5
Total		1	2	10	3	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,098	,023
	V de Cramer	,634	,023
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 24 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do *re-work*" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab					
Contagem					
		A eliminação da burocracia permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos			Total
		Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	Discordo	1	0	0	1
	Não discordo nem concordo	1	0	0	1
	Concordo	0	7	2	9
	Concordo Totalmente	0	3	2	5
Total		2	10	4	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,018	,011
	V de Cramer	,720	,011
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 25 – Variável componente "Redução da burocracia – redução prazo médio de pagamentos/recebimentos" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab				
Contagem				
		A eliminação da burocracia permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação		Total
		Concordo	Concordo Totalmente	
A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia	Discordo	1	0	1
	Não discordo nem concordo	1	0	1
	Concordo	7	2	9
	Concordo Totalmente	3	2	5
Total		12	4	16

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,285	,728
	V de Cramer	,285	,728
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 26 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do tempo de tratamento de faturas"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab							
			A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação				
			Discordo Totalmente	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	Não discordo nem concordo	Contagem	1	0	1	0	2
		Contagem Esperada	,1	,1	1,4	,4	2,0
	Concordo	Contagem	0	1	7	1	9
		Contagem Esperada	,6	,6	6,2	1,7	9,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	3	2	5
		Contagem Esperada	,3	,3	3,4	,9	5,0
	Total	Contagem	1	1	11	3	16
		Contagem Esperada	1,0	1,0	11,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas			
		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,787	,129
	V de Cramer	,556	,129
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 27 – Variável componente "Agilidade do Estado – maior rapidez no acesso à informação"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A agilidade do estado permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional			
			Discordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	Não discordo nem concordo	Contagem	1	1	0	2
		Contagem Esperada	,1	1,0	,9	2,0
	Concordo	Contagem	0	5	4	9
		Contagem Esperada	,6	4,5	3,9	9,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	2	3	5
		Contagem Esperada	,3	2,5	2,2	5,0
Total		Contagem	1	8	7	16
		Contagem Esperada	1,0	8,0	7,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,722	,080
	V de Cramer	,510	,080
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 28 – Variável componente "Agilidade do Estado – convergência de procedimentos a nível nacional"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A agilidade do estado permitiu melhorar a transparência de procedimentos			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	Não discordo nem concordo	Contagem	2	0	0	2
		Contagem Esperada	,4	1,1	,5	2,0
	Concordo	Contagem	1	6	2	9
		Contagem Esperada	1,7	5,1	2,3	9,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	3	2	5
		Contagem Esperada	,9	2,8	1,3	5,0
Total		Contagem	3	9	4	16
		Contagem Esperada	3,0	9,0	4,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,812	,032
	V de Cramer	,574	,032
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 29 – Variável componente "Agilidade do Estado – melhoria na transparência de procedimentos"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A agilidade do estado permitiu o acesso a informação fidedigna			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	Não discordo nem concordo	Contagem	1	1	0	2
		Contagem Esperada	,5	1,1	,4	2,0
	Concordo	Contagem	2	6	1	9
		Contagem Esperada	2,3	5,1	1,7	9,0
	Concordo Totalmente	Contagem	1	2	2	5
		Contagem Esperada	1,3	2,8	,9	5,0
Total		Contagem	4	9	3	16
		Contagem Esperada	4,0	9,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,423	,582
	V de Cramer	,299	,582
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 30 – Variável componente "Agilidade do Estado – acesso a informação fidedigna" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação				
			Discordo Totalmente	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo Totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado	Não discordo nem concordo	Contagem	1	0	1	0	2
		Contagem Esperada	,1	,1	1,4	,4	2,0
	Concordo	Contagem	0	1	7	1	9
		Contagem Esperada	,6	,6	6,2	1,7	9,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	3	2	5
		Contagem Esperada	,3	,3	3,4	,9	5,0
Total		Contagem	1	1	11	3	16
		Contagem Esperada	1,0	1,0	11,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,471	,895
	V de Cramer	,333	,895
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 31 – Variável componente "Agilidade do Estado – maior rapidez no acesso à informação" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura			
			Discordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica	Não discordo nem concordo	Contagem	0	2	0	2
		Contagem Esperada	,1	1,5	,4	2,0
	Concordo	Contagem	1	9	2	12
		Contagem Esperada	,8	9,0	2,3	12,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	1	1	2
		Contagem Esperada	,1	1,5	,4	2,0
Total		Contagem	1	12	3	16
		Contagem Esperada	1,0	12,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,363	,715
	V de Cramer	,257	,715
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 32 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – antecipação de questões em presença da pré-fatura"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu o acesso a informação em tempo real			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica	Não discordo nem concordo	Contagem	1	1	0	2
		Contagem Esperada	,4	1,4	,3	2,0
	Concordo	Contagem	2	9	1	12
		Contagem Esperada	2,3	8,3	1,5	12,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	1	1	2
		Contagem Esperada	,4	1,4	,3	2,0
Total		Contagem	3	11	2	16
		Contagem Esperada	3,0	11,0	2,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,523	,357
	V de Cramer	,370	,357
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 33 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – acesso à informação em tempo real"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu diminuir o número de reclamações				
			Discordo	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	1	0	2
		Contagem Esperada	,1	,4	1,4	,1	2,0
	Concordo	Contagem	1	2	9	0	12
		Contagem Esperada	,8	2,3	8,3	,8	12,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	1	1	2
		Contagem Esperada	,1	,4	1,4	,1	2,0
Total		Contagem	1	3	11	1	16
		Contagem Esperada	1,0	3,0	11,0	1,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,752	,171
	V de Cramer	,532	,171
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 34 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – diminuição do número de reclamações"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu o reconhecimento da marca FUP			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	Não discordo nem concordo	Contagem	0	4	0	4
		Contagem Esperada	1,0	2,8	,3	4,0
	Concordo	Contagem	3	5	0	8
		Contagem Esperada	2,0	5,5	,5	8,0
	Concordo Totalmente	Contagem	1	2	1	4
		Contagem Esperada	1,0	2,8	,3	4,0
Total		Contagem	4	11	1	16
		Contagem Esperada	4,0	11,0	1,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,577	,256
	V de Cramer	,408	,256
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 35 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – reconhecimento da marca FUP"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	Não discordo nem concordo	Contagem	2	2	0	4
		Contagem Esperada	1,3	2,5	,3	4,0
	Concordo	Contagem	2	6	0	8
		Contagem Esperada	2,5	5,0	,5	8,0
	Concordo Totalmente	Contagem	1	2	1	4
		Contagem Esperada	1,3	2,5	,3	4,0
Total		Contagem	5	10	1	16
		Contagem Esperada	5,0	10,0	1,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,500	,406
	V de Cramer	,354	,406
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 36 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – confiança na segurança e armazenamento da informação"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a simplificação de relações administrativas			
			Não concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	Não discordo nem concordo	Contagem	0	4	0	4
		Contagem Esperada	,3	3,3	,5	4,0
	Concordo	Contagem	0	7	1	8
		Contagem Esperada	,5	6,5	1,0	8,0
	Concordo Totalmente	Contagem	1	2	1	4
		Contagem Esperada	,3	3,3	,5	4,0
Total		Contagem	1	13	2	16
		Contagem Esperada	1,0	13,0	2,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	,542	,320
	V de Cramer	,383	,320
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 37 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – simplificação das relações administrativas"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a maximização de recursos tecnológicos			
			Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas	Não discordo nem concordo	Contagem	2	2	0	4
		Contagem Esperada	,5	2,8	,8	4,0
	Concordo	Contagem	0	8	0	8
		Contagem Esperada	1,0	5,5	1,5	8,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	1	3	4
		Contagem Esperada	,5	2,8	,8	4,0
Total		Contagem	2	11	3	16
		Contagem Esperada	2,0	11,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,044	,002
	V de Cramer	,739	,002
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 38 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – maximização dos recursos tecnológicos"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos energeticos - Reduziu os custos com papel e outros consumíveis				
			Discordo totalmente	Discordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,5	,3	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,5	,3	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	0	4	1	5
		Contagem Esperada	,3	,6	2,5	1,6	5,0
	Concordo	Contagem	0	1	3	2	6
		Contagem Esperada	,4	,8	3,0	1,9	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	1	2	3
		Contagem Esperada	,2	,4	1,5	,9	3,0
Total		Contagem	1	2	8	5	16
		Contagem Esperada	1,0	2,0	8,0	5,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,285	,009
	V de Cramer	,742	,009
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 39 – Variável componente "Redução global dos custos – custos energéticos - custos com papel e outros consumíveis"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos energeticos - Reduziu os custos de manutenção				
			Discordo	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,4	,3	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,4	,3	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	3	1	5
		Contagem Esperada	,6	,6	2,2	1,6	5,0
	Concordo	Contagem	1	0	3	2	6
		Contagem Esperada	,8	,8	2,6	1,9	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	1	2	3
		Contagem Esperada	,4	,4	1,3	,9	3,0
Total		Contagem	2	2	7	5	16
		Contagem Esperada	2,0	2,0	7,0	5,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,069	,108
	V de Cramer	,617	,108
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 40 – Variável componente "Redução global dos custos – custos energéticos - custos de manutenção"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos processuais - Reduziu os custos dos serviços (portes de correio e outros)				
			Discordo totalmente	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,2	,6	,1	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,2	,6	,1	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	4	0	5
		Contagem Esperada	,3	,9	3,1	,6	5,0
	Concordo	Contagem	0	1	4	1	6
		Contagem Esperada	,4	1,1	3,8	,8	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	2	1	3
		Contagem Esperada	,2	,6	1,9	,4	3,0
Total		Contagem	1	3	10	2	16
		Contagem Esperada	1,0	3,0	10,0	2,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,194	,029
	V de Cramer	,689	,029
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 41 – Variável componente "Redução global dos custos – custos processuais - custos dos serviços"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos processuais - Reduziu os custos de armazenamento da informação				
			Discordo	Não concordo nem discordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,2	,6	,2	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,2	,6	,2	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	4	0	5
		Contagem Esperada	,3	,9	2,8	,9	5,0
	Concordo	Contagem	0	1	4	1	6
		Contagem Esperada	,4	1,1	3,4	1,1	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	1	2	3
		Contagem Esperada	,2	,6	1,7	,6	3,0
Total		Contagem	1	3	9	3	16
		Contagem Esperada	1,0	3,0	9,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,282	,010
	V de Cramer	,740	,010
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 42 – Variável componente "Redução global dos custos – custos processuais - custos de armazenamento da informação"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos operacionais - Reduziu o esforço dispendido com o processo				
			Discordo	Não discordo nem concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,8	,1	1,0
	Discordo	Contagem	0	0	1	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,8	,1	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	4	0	5
		Contagem Esperada	,3	,6	3,8	,3	5,0
	Concordo	Contagem	0	1	5	0	6
		Contagem Esperada	,4	,8	4,5	,4	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	2	1	3
		Contagem Esperada	,2	,4	2,3	,2	3,0
Total		Contagem	1	2	12	1	16
		Contagem Esperada	1,0	2,0	12,0	1,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,151	,048
	V de Cramer	,665	,048
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 43 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – esforço despendido com o processo"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos operacionais - Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado				
			Discordo	Concordo	Concordo	Concordo totalmente	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,7	,1	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,1	,7	,1	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	0	1	4	0	5
		Contagem Esperada	,6	,6	3,4	,3	5,0
	Concordo	Contagem	1	0	5	0	6
		Contagem Esperada	,8	,8	4,1	,4	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	2	1	3
		Contagem Esperada	,4	,4	2,1	,2	3,0
Total		Contagem	2	2	11	1	16
		Contagem Esperada	2,0	2,0	11,0	1,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,143	,052
	V de Cramer	,660	,052
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 44 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – libertação de pessoas para outras atividades"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Crosstab

			Custos operacionais - Reduziu o número de trabalhadores				
			Discordo totalmente	Discordo	Não discordo nem concordo	Concordo	Total
A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos	Discordo Totalmente	Contagem	1	0	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,3	,4	,2	1,0
	Discordo	Contagem	0	1	0	0	1
		Contagem Esperada	,1	,3	,4	,2	1,0
	Não discordo nem concordo	Contagem	1	1	3	0	5
		Contagem Esperada	,6	1,6	1,9	,9	5,0
	Concordo	Contagem	0	3	1	2	6
		Contagem Esperada	,8	1,9	2,3	1,1	6,0
	Concordo Totalmente	Contagem	0	0	2	1	3
		Contagem Esperada	,4	,9	1,1	,6	3,0
Total		Contagem	2	5	6	3	16
		Contagem Esperada	2,0	5,0	6,0	3,0	16,0

Medidas Simétricas

		Valor	Significância Aproximada
Nominal por Nominal	Fi	1,012	,175
	V de Cramer	,584	,175
Nº de Casos Válidos		16	

Tabela 45 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – redução do número de trabalhadores/as"
[coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)]

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,970[a]	,941	,919	,285

a. Preditores: (Constante), Relativamente à simplificação administrativa é uma mais valia uma pré-fatura, A simplificação administrativa permitiu a simplificação processual, A simplificação administrativa permitiu a eliminação/redução de erros, Relativamente à simplificação administrativa, é uma mais valia uma única fatura

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	14,109	4	3,527	43,535	,000[b]
	Resíduo	,891	11	,081		
	Total	15,000	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa

b. Preditores: (Constante), Relativamente à simplificação administrativa é uma mais valia uma pré-fatura, A simplificação administrativa permitiu a simplificação processual, A simplificação administrativa permitiu a eliminação/redução de erros, Relativamente à simplificação administrativa, é uma mais valia uma única fatura

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.
		B	Erro Padrão	Beta		
1	(Constante)	-,012	,399		-,030	,977
	A simplificação administrativa permitiu a simplificação processual	,050	,205	,045	,243	,813
	A simplificação administrativa permitiu a eliminação/redução de erros	,073	,123	,060	,595	,564
	Relativamente à simplificação administrativa, é uma mais valia uma única fatura	,920	,190	,903	4,849	,001
	Relativamente à simplificação administrativa é uma mais valia uma pré-fatura	-,013	,120	-,011	-,110	,915

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a simplificação administrativa

Tabela 46 – Sumarização da variável componente - simplificação administrativa (Regressão linear)

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,880[a]	,774	,691	,448

a. Preditores: (Constante), A eliminação da burocracia permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação, A eliminação da burocracia permitiu reduzir o re-work, A eliminação da burocracia permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas, A eliminação da burocracia permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	7,543	4	1,886	9,401	,001[b]
	Resíduo	2,207	11	,201		
	Total	9,750	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia

b. Preditores: (Constante), A eliminação da burocracia permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação, A eliminação da burocracia permitiu reduzir o re-work, A eliminação da burocracia permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas, A eliminação da burocracia permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.
		B	Erro Padrão	Beta		
1	(Constante)	2,283	1,242		1,838	,093
	A eliminação da burocracia permitiu reduzir o re-work	,458	,291	,529	1,574	,144
	A eliminação da burocracia permitiu reduzir os contactos diretos com entidades públicas	,048	,285	,046	,170	,868
	A eliminação da burocracia permitiu reduzir o prazo médio de pagamentos/recebimentos	,886	,525	,681	1,688	,120
	A eliminação da burocracia permitiu reduzir o tempo no tratamento da faturação	-,876	,619	-,486	-1,415	,185

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a redução da burocracia

Tabela 47 – Sumarização da variável componente - redução da burocracia (Regressão linear)

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,679[a]	,461	,265	,562

a. Preditores: (Constante), A agilidade do estado permitiu o acesso a informação fidedigna, A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação, A agilidade do estado permitiu melhorar a transparência de procedimentos, A agilidade do estado permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	2,967	4	,742	2,351	,118[b]
	Resíduo	3,471	11	,316		
	Total	6,438	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado

b. Preditores: (Constante), A agilidade do estado permitiu o acesso a informação fidedigna, A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação, A agilidade do estado permitiu melhorar a transparência de procedimentos, A agilidade do estado permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados B	Coeficientes não padronizados Erro Padrão	Coeficientes padronizados Beta	t	Sig.
1	(Constante)	1,386	1,036		1,338	,208
	A agilidade do estado permitiu maior rapidez no acesso à informação	,318	,216	,451	1,476	,168
	A agilidade do estado permitiu a convergência de procedimentos a nível nacional	-,069	,314	-,083	-,219	,830
	A agilidade do estado permitiu melhorar a transparência de procedimentos	,367	,338	,381	1,085	,301
	A agilidade do estado permitiu o acesso a informação fidedigna	,090	,272	,094	,333	,745

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a melhoria da agilidade do Estado

Tabela 48 – Sumarização da variável componente – agilidade do Estado (Regressão linear)

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,545[a]	,297	,041	,506

a. Preditores: (Constante), A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu diminuir o número de reclamações, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu a disponibilização do serviço 24/24h e 7/7 dias, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu o acesso a informação em tempo real

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	1,187	4	,297	1,160	,380[b]
	Resíduo	2,813	11	,256		
	Total	4,000	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica

b. Preditores: (Constante), A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu diminuir o número de reclamações, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu a disponibilização do serviço 24/24h e 7/7 dias, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura, A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu o acesso a informação em tempo real

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados B	Coeficientes não padronizados Erro Padrão	Coeficientes padronizados Beta	t	Sig.
1	(Constante)	2,066	1,050		1,969	,075
	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu a disponibilização do serviço 24/24h e 7/7 dias	-,042	,188	-,087	-,223	,827
	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu antecipar questões em presença da pré-fatura	-,141	,296	-,185	-,476	,644
	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu o acesso a informação em tempo real	,507	,357	,563	1,420	,183
	A facilitação do Exercício de Atividades Económicas permitiu diminuir o número de reclamações	,178	,218	,236	,817	,431

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a facilitação do exercício de atividade económica

Tabela 49 – Sumarização da variável componente – facilitação do exercício da atividade económica (Regressão linear)

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,821[a]	,674	,556	,487

a. Preditores: (Constante), A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a maximização de recursos tecnológicos, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a simplificação de relações administrativas, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu o reconhecimento da marca FUP, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	5,393	4	1,348	5,687	,010[b]
	Resíduo	2,607	11	,237		
	Total	8,000	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas

b. Preditores: (Constante), A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a maximização de recursos tecnológicos, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a simplificação de relações administrativas, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu o reconhecimento da marca FUP, A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados		
		B	Erro Padrão	Beta	t	Sig.
1	(Constante)	,057	1,558		,037	,971
	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu o reconhecimento da marca FUP	-,307	,328	-,229	-,935	,370
	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu melhorar a confiança na segurança de armazenamento da informação	,370	,321	,293	1,155	,273
	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a simplificação de relações administrativas	-,014	,305	-,008	-,045	,965
	A Maior Segurança e Clareza nas Relações Administrativas permitiu a maximização de recursos tecnológicos	,930	,231	,731	4,021	,002

a. Variável Dependente: A implementação da FUP permitiu maior clareza nas relações administrativas

Tabela 50 – Sumarização da variável componente – clareza nas relações administrativas (Regressão linear)

Sumarização do modelo

Modelo	R	R quadrado	R quadrado ajustado	Erro padrão da estimativa
1	,933[a]	,871	,758	,538

a. Preditores: (Constante), Custos operacionais - Reduziu o número de trabalhadores, Custos operacionais - Reduziu o esforço despendido com o processo, Custos energéticos - Reduziu os custos de manutenção, Custos processuais - Reduziu os custos dos serviços (portes de correio e outros), Custos processuais - Reduziu os custos de armazenamento da informação, Custos operacionais - Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado, Custos energéticos - Reduziu os custos com papel e outros consumíveis

ANOVA[a]

Modelo		Soma dos Quadrados	gl	Quadrado Médio	F	Sig.
1	Regressão	15,623	7	2,232	7,714	,005[b]
	Resíduo	2,315	8	,289		
	Total	17,938	15			

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos

b. Preditores: (Constante), Custos operacionais - Reduziu o número de trabalhadores, Custos operacionais - Reduziu o esforço despendido com o processo, Custos energéticos - Reduziu os custos de manutenção, Custos processuais - Reduziu os custos dos serviços (portes de correio e outros), Custos processuais - Reduziu os custos de armazenamento da informação, Custos operacionais - Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado, Custos energéticos - Reduziu os custos com papel e outros consumíveis

Coeficientes[a]

Modelo		Coeficientes não padronizados		Coeficientes padronizados	t	Sig.
		B	Erro Padrão	Beta		
1	(Constante)	-,835	1,050		-,795	,450
	Custos energeticos - Reduziu os custos com papel e outros consumíveis	-,250	,431	-,275	-,580	,578
	Custos energeticos - Reduziu os custos de manutenção	-,934	,663	-,852	-1,407	,197
	Custos processuais - Reduziu os custos dos serviços (portes de correio e outros)	,894	,410	,761	2,178	,061
	Custos processuais - Reduziu os custos de armazenamento da informação	1,832	,501	1,351	3,658	,006
	Custos operacionais - Reduziu o esforço despendido com o processo	-,644	,609	-,386	-1,057	,321
	Custos operacionais - Reduziu a atividade o que permitiu realizar outras tarefas de valor acrescentado	,037	,591	,027	,063	,952
	Custos operacionais - Reduziu o número de trabalhadores	,345	,183	,302	1,891	,095

a. Variável Dependente: A implementação da FUP contribuiu para a diminuição geral dos custos

Tabela 51 – Sumarização da variável componente – diminuição geral dos custos (Regressão linear)

Anexo 6 – Tendências do transporte marítimo

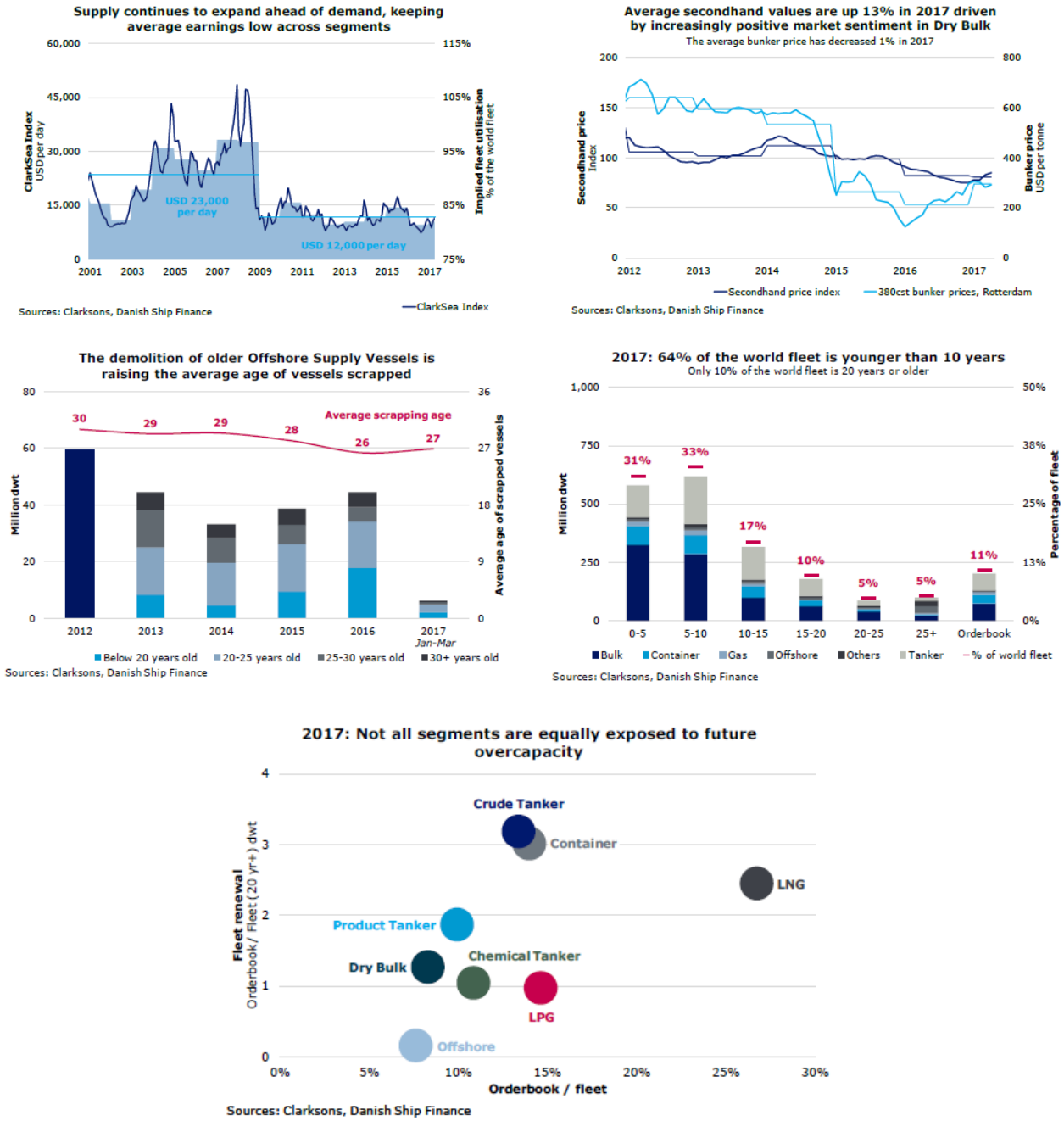


Figura 43 – Shipping Market at a Glance
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

Anexos

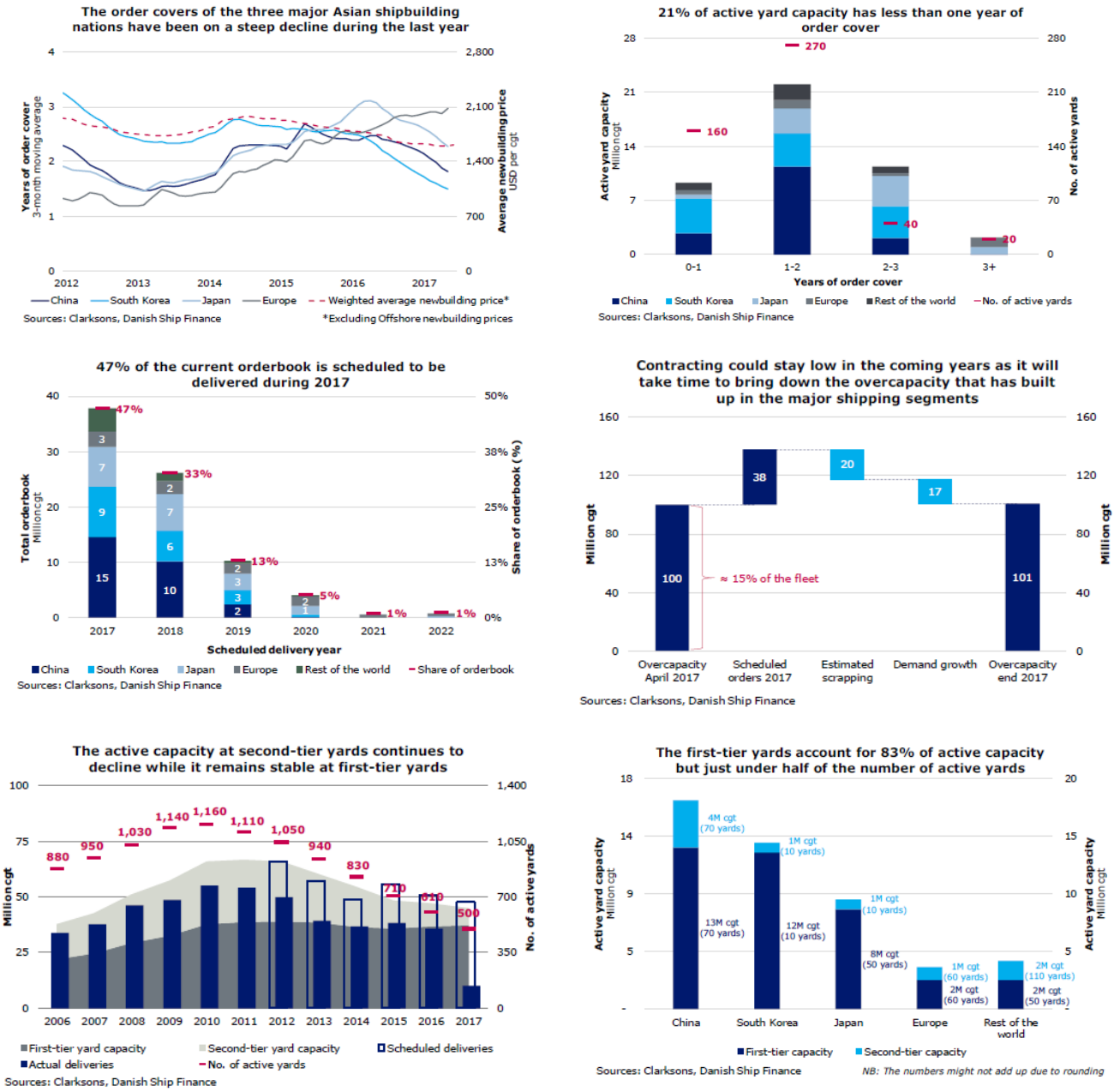


Figura 44 – Ship Building
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

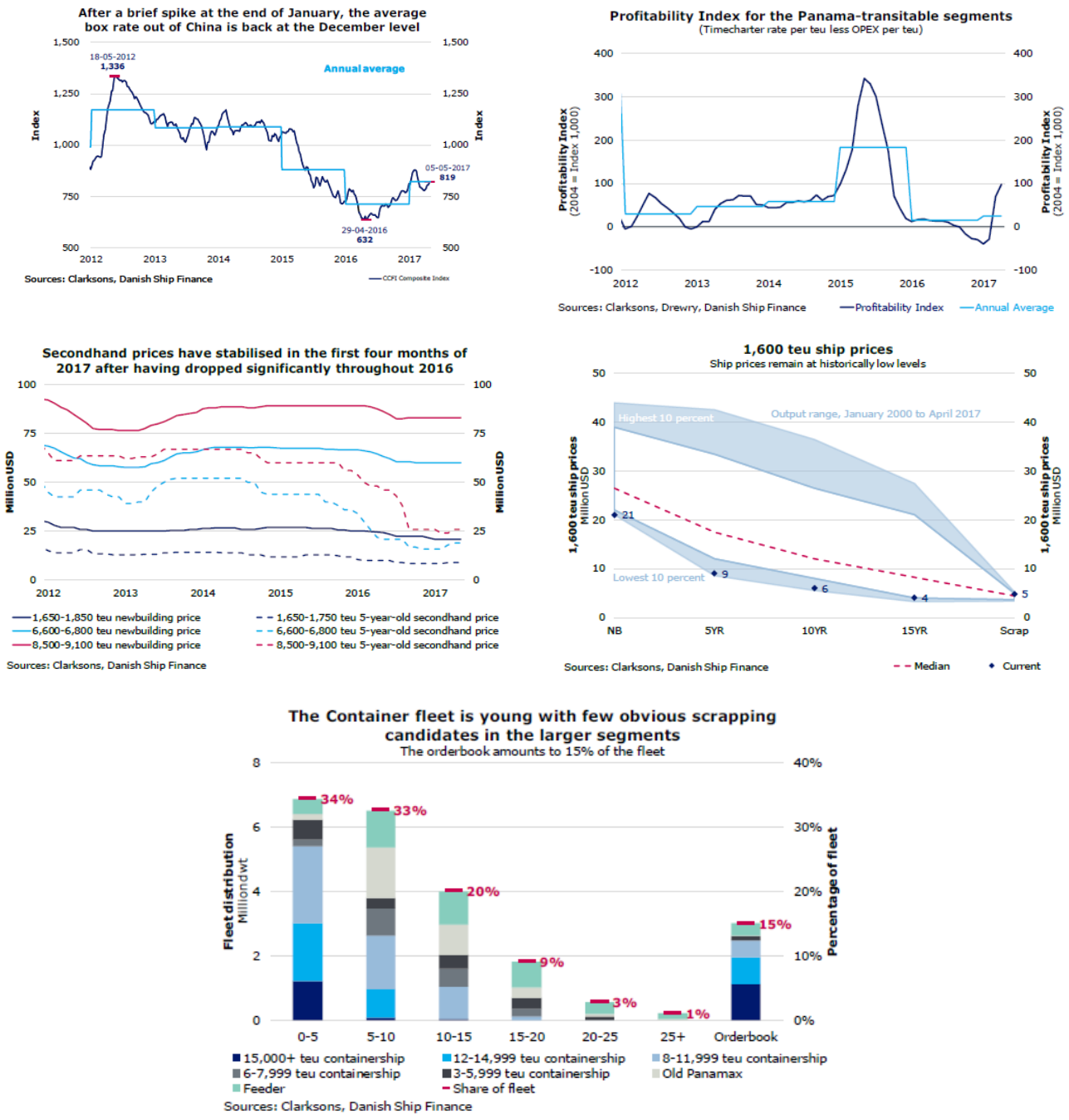


Figura 45 – Container
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

Anexos

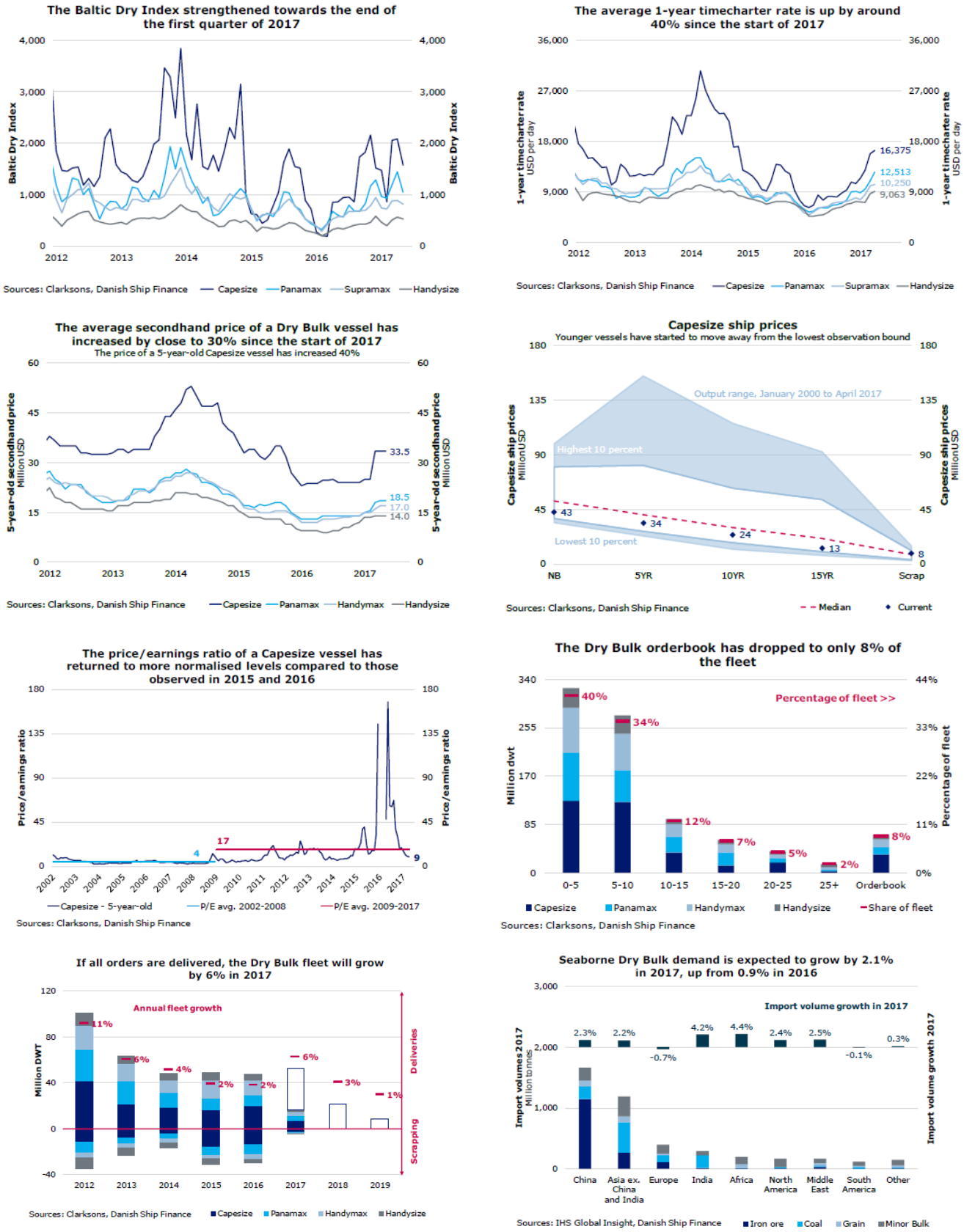
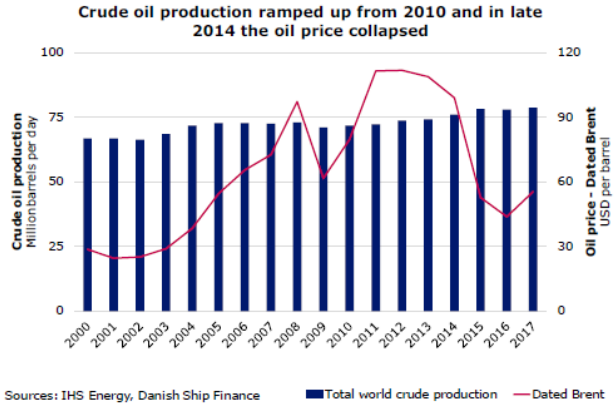
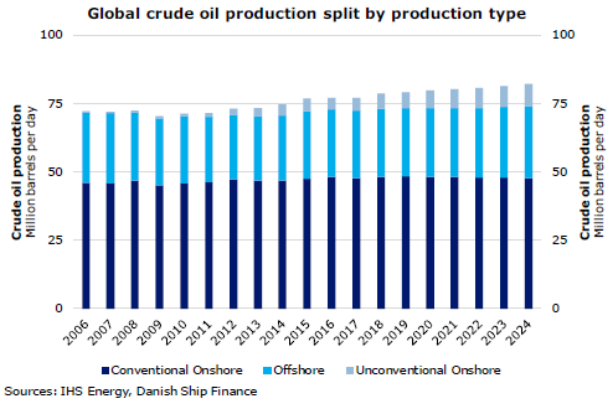


Figura 46 – Dry Bulk
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf





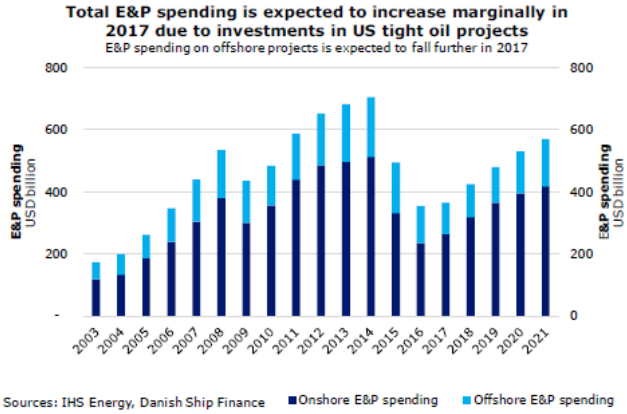
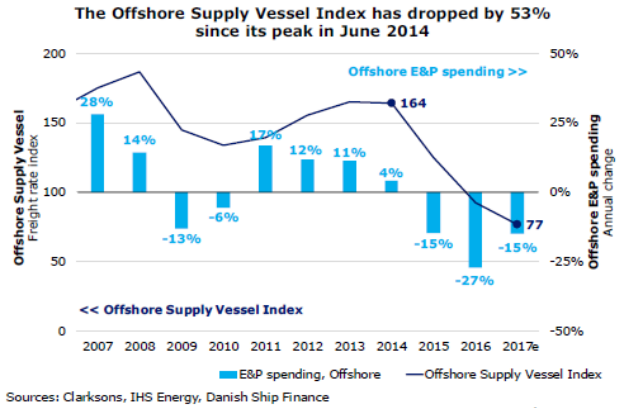
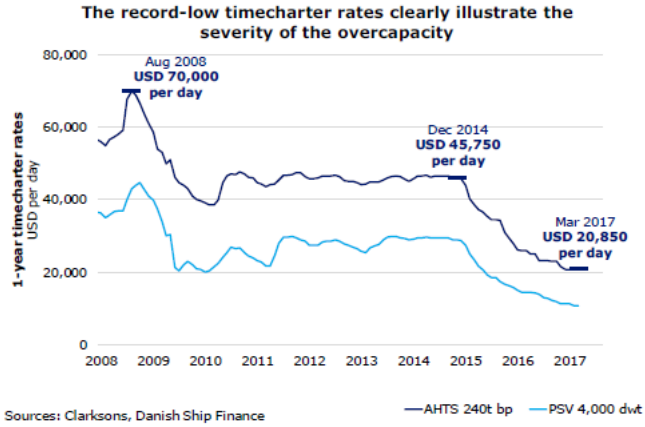
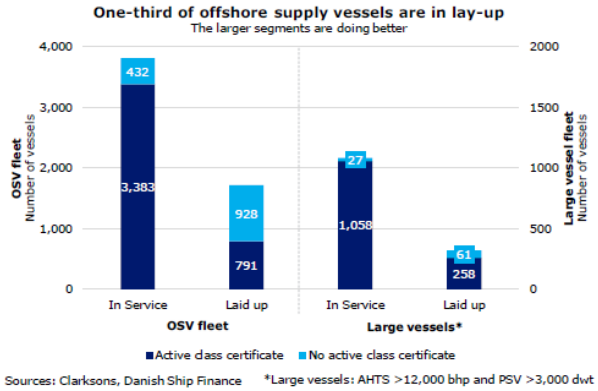


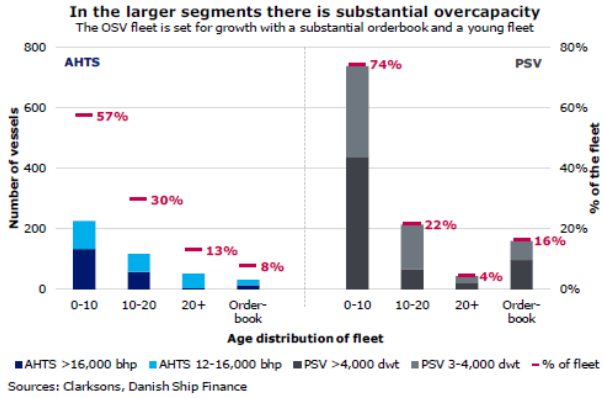
Figura 47 – Global Oil Market
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

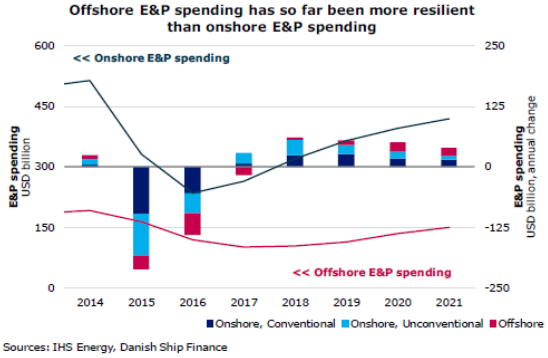
Anexos

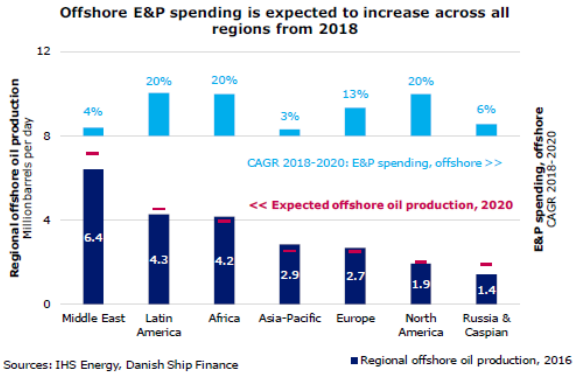


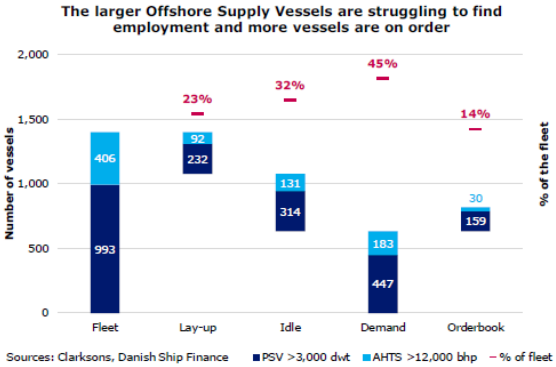












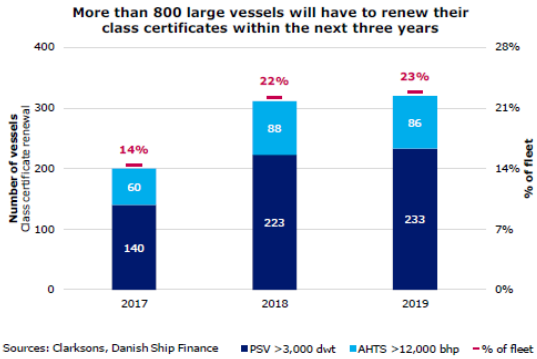
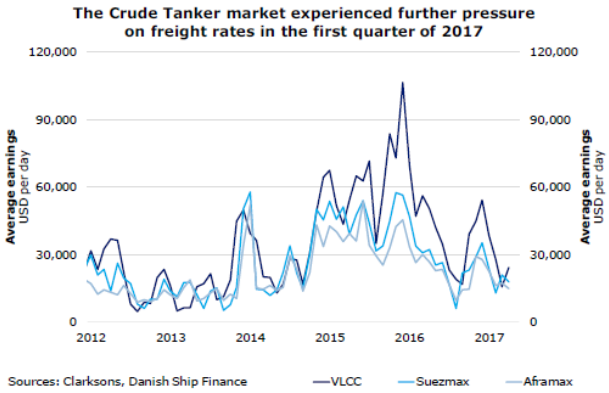
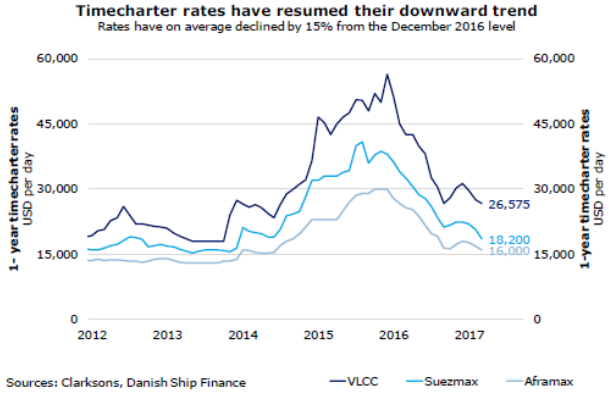
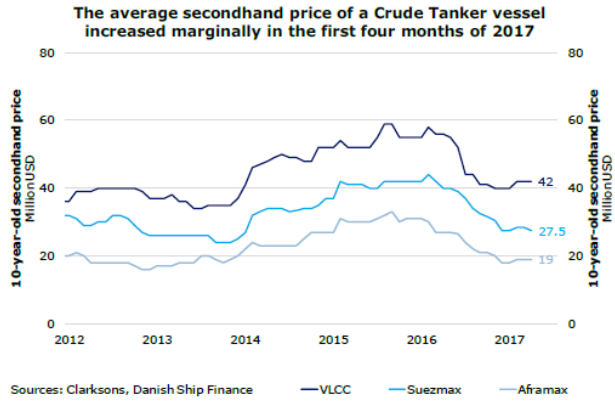
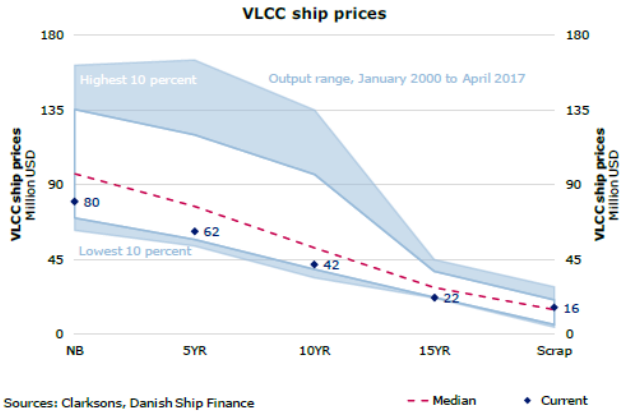


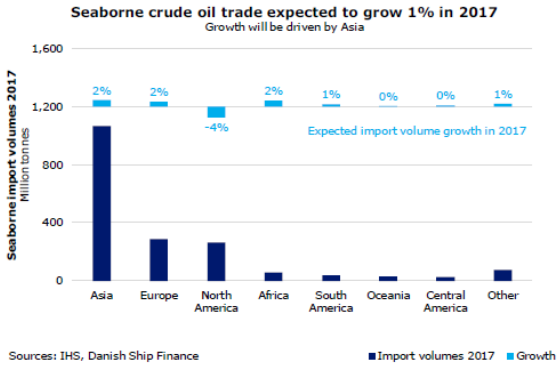
Figura 48 – Offshore Supply Vessels
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

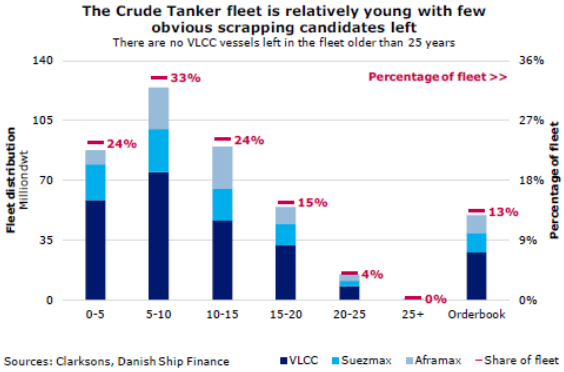


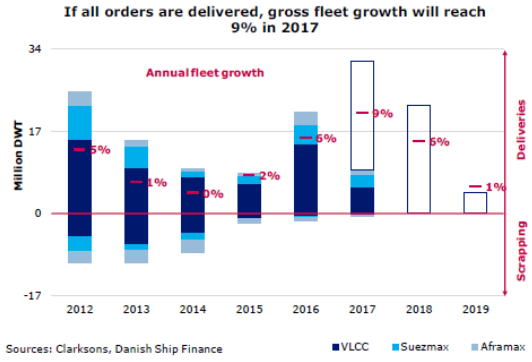












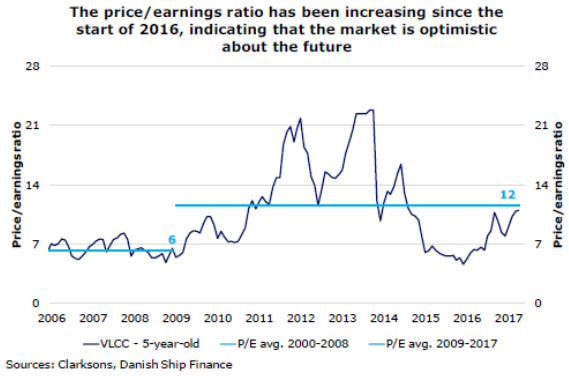


Figura 49 – Crude Tanker
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

Anexos

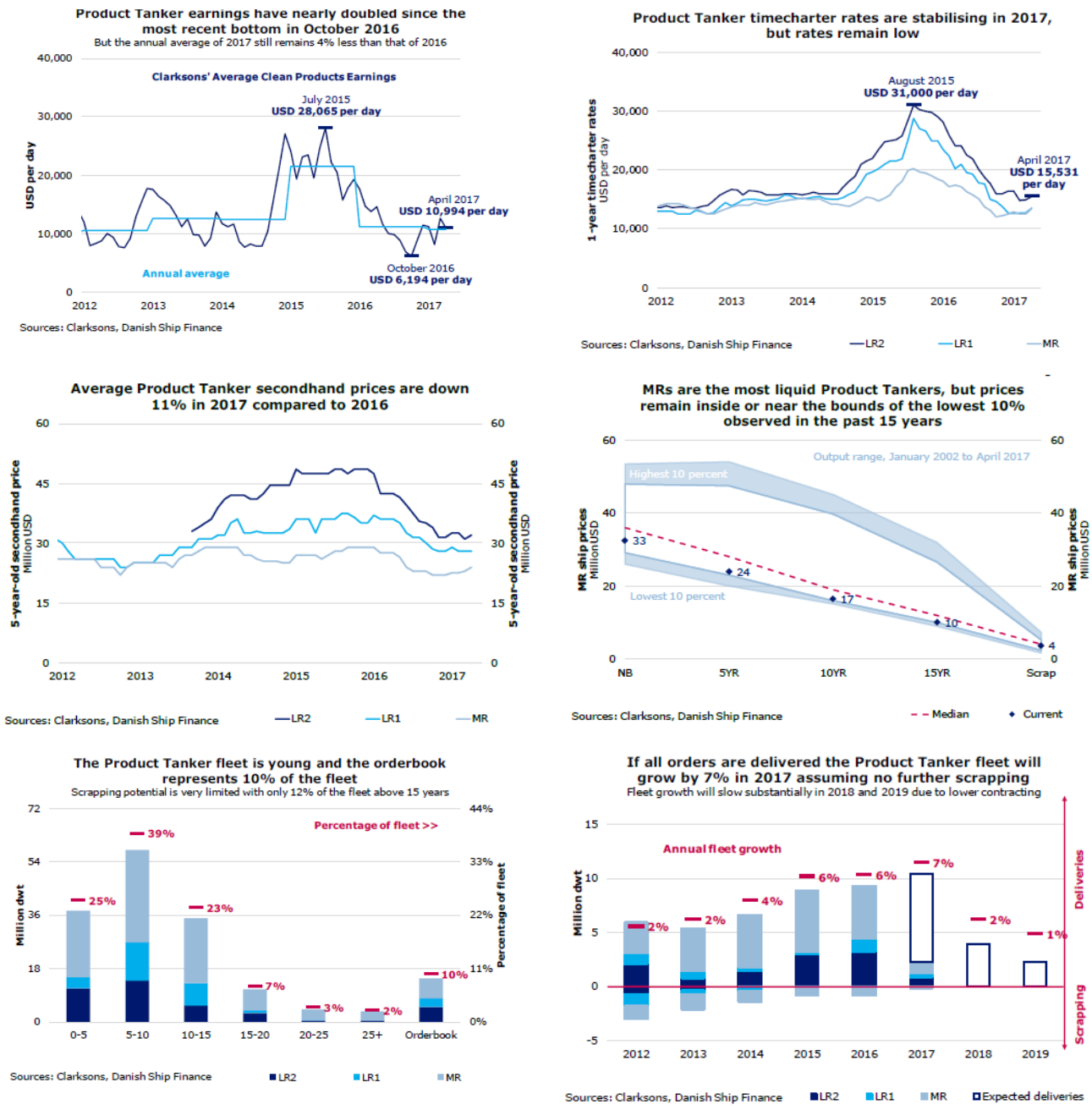
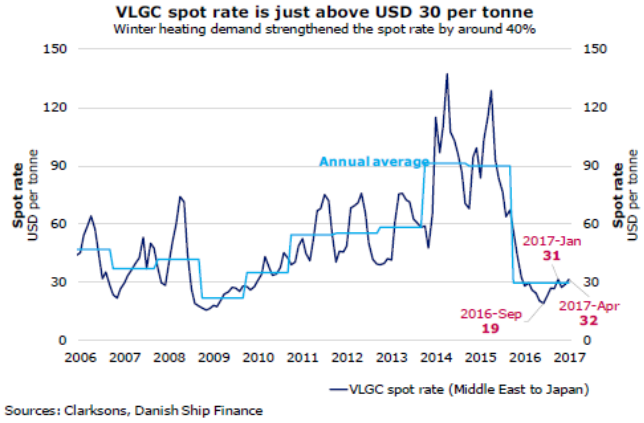
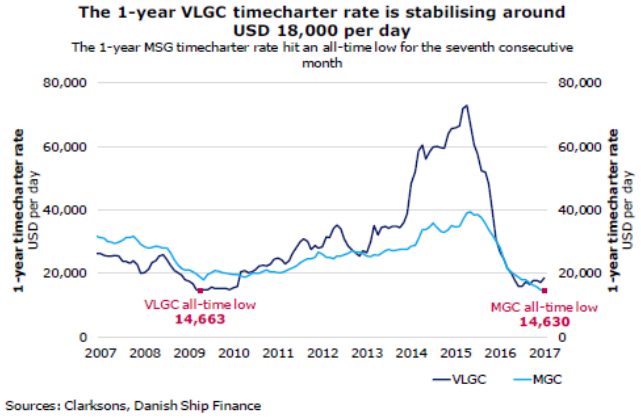
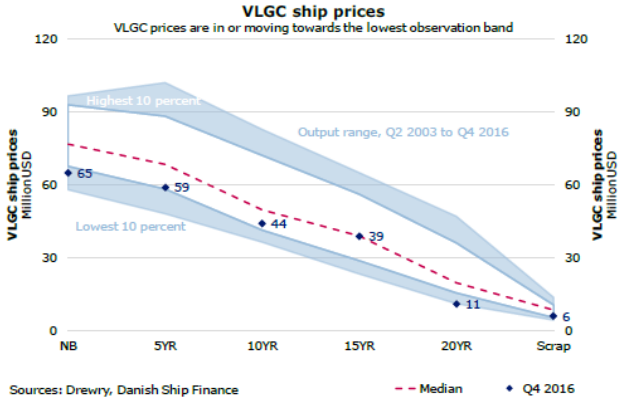
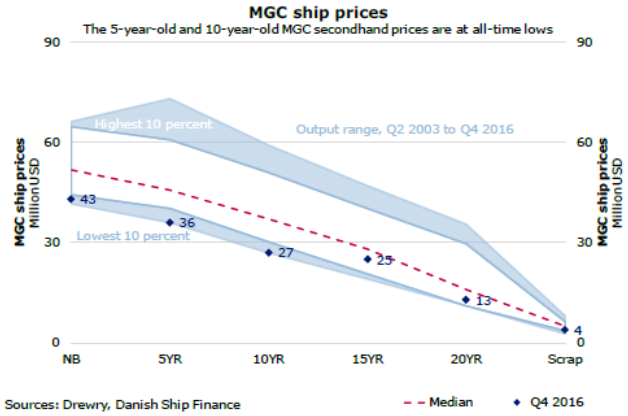


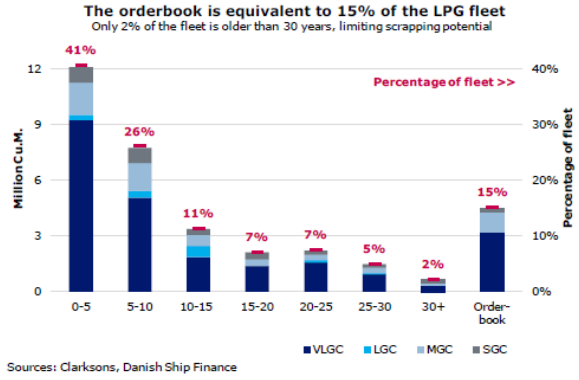
Figura 50 – Product Tanker
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf

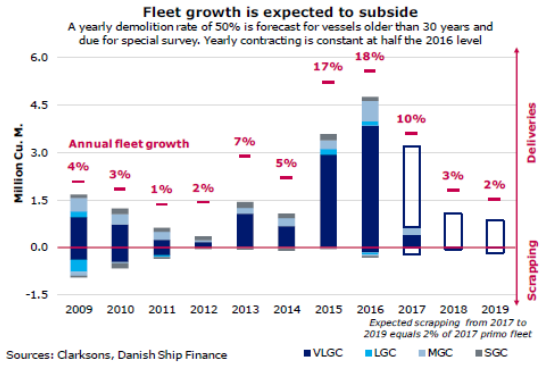


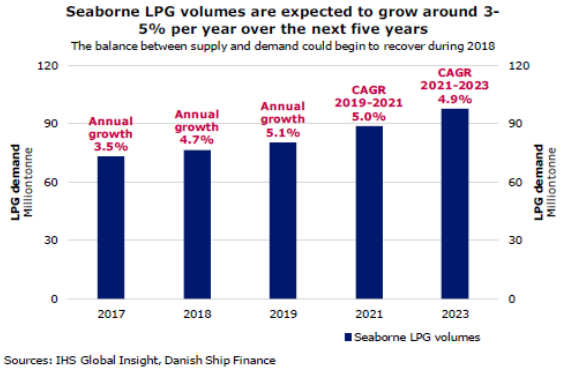












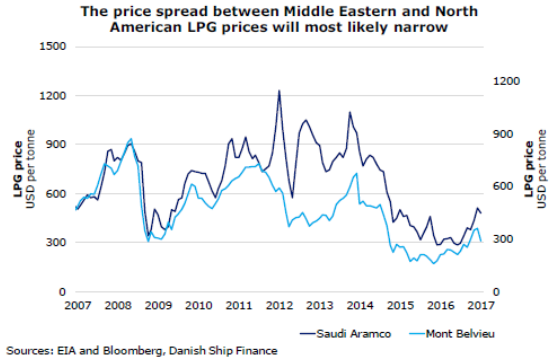
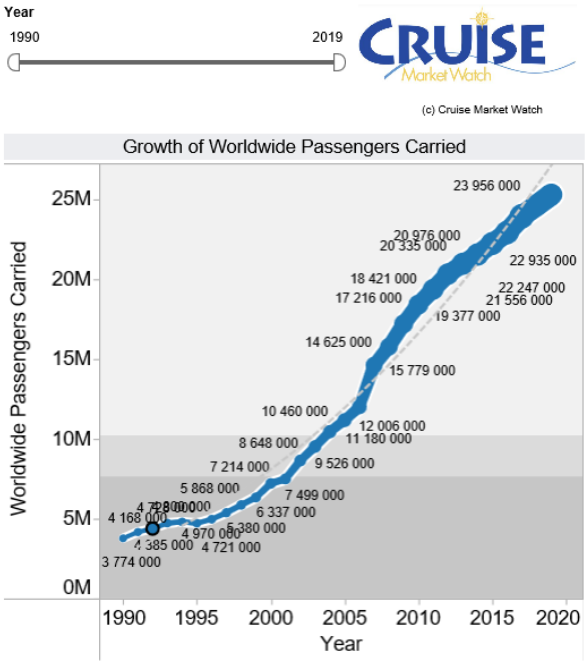


Figura 51 – LPG Tanker
Fonte: http://www.shipfinance.dk/media/1735/shipping-market-review-may-2017.pdf



Source Region of Passengers

Year	North America	Europe	Other	Worldwide Passengers Carried
2015	13 037 000	5 762 000	3 448 000	22 247 000
2016	13 211 000	5 894 000	3 830 000	22 935 000
2017	13 655 000	6 109 000	4 192 000	23 956 000
2018	13 890 000	6 231 000	4 507 000	24 627 000
2019	14 127 000	6 354 000	4 835 000	25 316 000

Figura 52 – Cruise Market
Fonte: http://www.cruisemarketwatch.com/growth/

Figura 53 – Cruise Market (continuação)
Fonte: http://www.cruising.org/about-the-industry/research/2016-annual-report

Year	Ocean	River	Ships Ordered	New Capacity
2017	13	13	26	30,006
2018	15	2	17	29,448
2019	20	2	22	51,824
2020 – 2026	32	0	32	119,510
Total	**80**	**17**	**97**	**230,788**

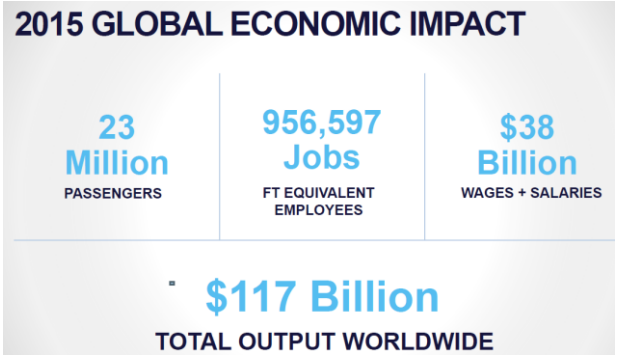


Figura 54 – Cruise Industry Outlook
Fonte: https://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2017-state-of-the-industry.pdf?sfvrsn=4

Índice de Tabelas

Tabela 3 – Determinantes da Fatura Única Portuária (RCM nº 12/2016, de 16-3) 3
Tabela 1 – Modelos de gestão 6
Tabela 2 – Quota de mercado da APS 7
Tabela 4 – Agentes de Navegação autorizados a exercer a atividade em Sines 18
Tabela 5 – Estudo da representatividade da amostra 62
Tabela 6 – Estudo da representatividade da amostra (cont.) 62
Tabela 7 – Estudo da ANOVA 64
Tabela 8 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA 98
Tabela 9 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA (continuação) 99
Tabela 10 – Hipótese geral "Impacto da implementação da FUP 107
Tabela 11 – Variável componente "Simplificação administrativa" 107
Tabela 12 – Variável componente "Eliminação da burocracia" 108
Tabela 13 – Variável componente "Agilidade do Estado" 108
Tabela 14 – Variável componente "Facilitação do exercício de atividades económicas" 109
Tabela 15 – Variável componente "Maior segurança e clareza nas relações administrativas" 109
Tabela 16 – Variável componente "Redução global de custos – custos energéticos" 110
Tabela 17 – Variável componente "Redução global de custos – custos processuais" 110
Tabela 18 – Variável componente "Redução global de custos – custos operacionais" 111
Tabela 19 – Variável componente "Simplificação administrativa – simplificação processual" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)] 111
Tabela 20 – Variável componente "Simplificação administrativa –eliminação/redução de erros" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)] 112
Tabela 21 – Variável componente "Simplificação administrativa – valia de uma única fatura" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)] 112
Tabela 22 – Variável componente "Simplificação administrativa – valia de uma pré-fatura" [coeficiente de associação *phi* (ϕ) e de Cramer (ϕc)] 113
Tabela 23 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do *re-work*" 113
Tabela 24 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do *re-work*" 114
Tabela 25 – Variável componente "Redução da burocracia – redução prazo médio de pagamentos/recebimentos" 114
Tabela 26 – Variável componente "Redução da burocracia – redução do tempo de tratamento de faturas" 115
Tabela 27 – Variável componente "Agilidade do Estado – maior rapidez no acesso à informação" 115
Tabela 28 – Variável componente "Agilidade do Estado – convergência de procedimentos a nível nacional" 116
Tabela 29 – Variável componente "Agilidade do Estado – melhoria na transparência de procedimentos" 116
Tabela 30 – Variável componente "Agilidade do Estado – acesso a informação fidedigna" 117
Tabela 31 – Variável componente "Agilidade do Estado – maior rapidez no acesso à informação" 117
Tabela 32 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – antecipação de questões em presença da pré-fatura" 118

Tabela 33 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – acesso à informação em tempo real" 118
Tabela 34 – Variável componente "Facilitação da atividade económica – diminuição do número de reclamações" 119
Tabela 35 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – reconhecimento da marca FUP" 119
Tabela 36 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – confiança na segurança e armazenamento da informação" 120
Tabela 37 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – simplificação das relações administrativas" 120
Tabela 38 – Variável componente "Maior clareza nas relações administrativas – maximização dos recursos tecnológicos" 121
Tabela 39 – Variável componente "Redução global dos custos – custos energéticos - custos com papel e outros consumíveis" 121
Tabela 40 – Variável componente "Redução global dos custos – custos energéticos - custos de manutenção" 122
Tabela 41 – Variável componente "Redução global dos custos – custos processuais - custos dos serviços" 122
Tabela 42 – Variável componente "Redução global dos custos – custos processuais - custos de armazenamento da informação" 123
Tabela 43 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – esforço despendido com o processo" 123
Tabela 44 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – libertação de pessoas para outras atividades" 124
Tabela 45 – Variável componente "Redução global dos custos – custos operacionais – redução do número de trabalhadores/as" 124
Tabela 46 – Sumarização da variável componente - simplificação administrativa 125
Tabela 47 – Sumarização da variável componente - redução da burocracia 126
Tabela 48 – Sumarização da variável componente – agilidade do Estado 127
Tabela 49 – Sumarização da variável componente – facilitação do exercício da atividade económica 128
Tabela 50 – Sumarização da variável componente – clareza nas relações administrativas 129
Tabela 51 – Sumarização da variável componente – diminuição geral dos custos 130

Índice de Figuras

Figura 1 – Big Data Analitycs 12
Figura 2 – Big Data Analitycs (cont.) 13
Figura 3 – Economia circular 14
Figura 4 – Cadeia Logística 15
Figura 5 – Meio envolvente 21
Figura 6 – As mais avançadas JUP, juntam o setor público e privado e os diferentes atores 24
Figura 7 – Os cinco níveis de desenvolvimento da Single Window 25
Figura 8 – Os 17 objetivos das Nações Unidas para a Agenda 2030 26
Figura 9 –Port Community Systems (PCS) 26
Figura 10 – Como desenvolver a PCS 27
Figura 11 – Modernizar os serviços portuários (simplificação administrativa nos portos) 30
Figura 12 – Projeto de Expansão da Plataforma Continental 33
Figura 13- Densidade das rotas marítimas 33
Figura 14 – Estratégia Nacional para o Mar 2013-2020 34
Figura 15 – Evolução dos SI para gestão da cadeia logística no porto de Sines 38
Figura 16 – O envolvimento do agente de navegação numa escala portuária 50
Figura 17 – Selo de qualidade FONASBA 53
Figura 18 – Produto portuário 68
Figura 19 – Janela Única Logística (JUL) 71
Figura 20 – Perfil da APS (dados gerais) 83
Figura 21 – Perfil do porto de Sines (Terminais, produtos, caraterísticas e concessionários) 84
Figura 22 – Perfil do porto de Sines (origem e destino das principais mercadorias, e *hinterland* e *foreland*) 85
Figura 23 – Perfil do porto de Sines (Sistemas de suporte à atividade portuária e certificações)86
Figura 24 – Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança 87
Figura 25 – Sistema de Gestão Integrado de Qualidade, Ambiente e Segurança 87
Figura 26 – Perfil do porto de Sines (Principais fatores de competitividade) 88
Figura 27 – Perfil do porto de Sines (Principais fatores de competitividade) (continuação) 89
Figura 28 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação 91
Figura 29 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.) 92
Figura 30 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.) 93
Figura 31 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.) 94
Figura 32 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.) 95
Figura 33 – Inquérito dirigido aos agentes de navegação (cont.) 96
Figura 34 – A Janela Única Portuária (JUP) 101
Figura 35 – A Fatura Única Portuária por Escala de Navio (FUP) 101
Figura 36 – Situação anterior à implementação da FUP 102
Figura 37 – Modelo com FUP 102
Figura 38 – Requisitos da Autoridade Marítima (AM) 103
Figura 39 – Requisitos do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) 103
Figura 40 – Requisitos da Autoridade de Saúde (AS) 104
Figura 41 – Requisitos da Autoridade Aduaneira (AT) 104
Figura 42 – Pré-fatura APS/Pré-fatura única 105
Figura 43 – Shipping Market at a Glance 132
Figura 44 – Ship Building 133

Figura 45 – Container 134
Figura 46 – Dry Bulk 135
Figura 47 – Global Oil Market 136
Figura 48 – Offshore Supply Vessels 137
Figura 49 – Crude Tanker 138
Figura 50 – Product Tanker 139
Figura 51 – LPG Tanker 140
Figura 52 – Cruise Market 141
Figura 53 – Cruise Market (continuação) 141
Figura 54 – Cruise Industry Outlook 142

Índice Geral

Dedicatória iii
Agradecimentos iv
Lista de siglas e abreviaturas v
Resumo viii
Abstract ix
I. Capítulo I – Introdução 1
1. Objetivo 1
2. Motivação 4
3. Metodologia 16
4. Estrutura do relatório de estágio e limitações ao estudo 20
II. Capítulo II – Revisão da literatura 22
1. Referências internacionais 22
1.1 O desenvolvimento sustentável 22
2. O papel da União Europeia 26
2.1 Os *Port Community Systems* 26
2.2 A política europeia para os portos no domínio dos SI 28
3. A política de Portugal 32
3.1 A Diretiva nº 2010/65/EU e a Janela Única Portuária 32
3.2 O estatuto legal de navio em Portugal 38
3.3 O regime jurídico do armador/proprietário do navio 42
3.4 A figura do agente de navegação 47
III. Capítulo III – A FUP e a análise de dados do inquérito 55
1. A Fatura Única Portuária por Escala de Navio 55
1.1 Breves fundamentos do modelo 55
1.2 A emissão da FUP 57
1.3 O registo da faturação ou liquidação 57
1.4 A disponibilização da FUP 58
1.5 O pagamento 58
1.6 A tabela de serviços e taxas 59

2. Análise de dados do inquérito realizado aos agentes de navegação.....59

2.1 Identificação da empresa e perfil do respondente 60

2.2 Análise da amostra para a hipótese geral e hipótese operacional.....61

2.3 Análise de dados relativos a viabilidade de construção de um porto de águas profundas em São Tomé e Príncipe.....64

IV. Capítulo IV – Conclusões.....66

1. A relevância do porto e das suas áreas 66

1.1 O valor do porto.....66

1.2 A economia circular e em rede do porto 70

2. Súmula dos principais resultados obtidos.....72

3. Limitações do estudo 73

4. Recomendações para pesquisas futuras.....75

Bibliografia.....76

Anexo 1 – Perfil da APS 82

Anexo 2 – Inquérito por questionário.....90

Anexo 3 – Agentes de Navegação de Portugal acreditados pela FONASBA.....97

Anexo 4 – Funcionamento da FUP 100

Anexo 5 – Dados SPSS 106

Anexo 6 – Tendências do transporte marítimo 131

Índice de Tabelas.....143

Índice de Figuras 145

Índice Geral 147