

OBRIGAÇÕES DA EMPRESA E DO DESPACHANTE

SEGUNDO O CRITÉRIO ADOTADO POR EMPRESAS DO RAMO PETROLÍFERO AS CABOTAGENS DEVEM SER SUSTENTADAS E CONTROLADAS POR AMBAS AS PARTES EMPRESA /DESPACHANTE.

A Empresa deve Proceder a emissão de Mapas de Carregamentos com bastante antecedência, a fim de se poder contornar com a devida antecedência qualquer tipo de falha, imprevistos ou incidentes.

Normalmente os Terminais emitem segundo os critérios de produção e operação, Planos trimestrais Provisórios, que normalmente são enviados aos Despachantes para efeito de coordenação de trabalho, bem como a planificação e gestão logística no caso dos transitários.

Durante o Plano Mensal já há uma perspectiva mais real das Quantidades a despachar, e serão então enviadas pontualmente ao Despachante, Notificações de carregamento com a devida antecedência.

Após informação trocada, entre as Partes, cabe agora ao Despachante trocar detalhes com o Agente de Navegação, para emissão de uma nota de remessa e Manifesto, permitindo assim a tramitação da Guia de Cabotagem por Saída/Entrada e obtenção da autorização competente do Responsável do Departamento de Navegação e da Polícia Fiscal para permissão da saída do navio.

É extremamente importante que as informações trocadas entre as partes tenha o máximo de fidedignidade possível, para evitar situações de incumprimento, sobre estadias inesperadas, multas, taxas de demora em águas molhadas, etc.

São sempre situações prováveis de acontecer e que acabam por encarecer os custos das despesas alfandegárias e conseqüentemente o agravamento do preço das mercadorias.

BUNKERS - ABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL A NAVIOS

1. O "Despacho de Bunker" segundo orientações do Código Aduaneiro e os pressupostos estabelecidos no Estatuto Orgânico das Alfândegas diz, deve ser processado segundo um despacho de Exportação.

No entanto o processo em si desde a negociação do próprio combustível até ao abastecimento e Despacho Aduaneiro passa por uma série de fases, que gostaria de deixar aqui expressas, Para melhor percepção do que realmente é um despacho de "Bunker"

2. Antes dos anos 70 a atividade de "bunkers" era dominada pelas maiores companhias, também designadas por sete irmãs: BP, Chevron, Esso, Gulf, Mobil, Shell e Texaco.

Atualmente estão envolvidas nesta atividade as grandes companhias de petróleo, companhias estatais, independentes grupos de petróleo, para além de especialistas locais.

1. Alguns aspetos comerciais sobre os Bunkers;

Na operação dos bunkers, vários elementos estão envolvidos:

- Os proprietários das embarcações;
- Os compradores (dono, gestor ou a entidade que aluga a embarcação);
- Os intermediários (brokers e/ou traders);
- O fornecedor;
- O agente que faz a entrega;
- O Inspetor;
- O usuário (a tripulação do navio)

Um aspecto importante tem muito a ver com a interligação entre os diversos elementos, desde o proprietário da embarcação até ao processo de reabastecimento do barco, tal como ilustra o esquema que segue:

2. Os Despachantes e traders são ambos facilitadores ou intermediários, mas os traders são aqueles que têm acordos com os fornecedores, em termos de contratos de fornecimento, créditos, etc. As vezes os Despachantes podem entregar e estabelecer uma relação com os fornecedores sem precisarem dos traders.
3. Etapas de uma relação comercial (de Bunker)

- O comprador faz uma requisição de fuel a ser abastecido num porto numa determinada data e convida os vendedores a fazer a oferta de preço.
- Os vendedores fazem a oferta baseada na sua própria posição, opinião sobre o comprador e sua percepção sobre o mercado;
- O comprador compara as ofertas e estabelece negociações com os diferentes fornecedores até o alcance de um acordo;
- Depois da entrega, o fornecedor apresenta a factura juntamente com a documentação de suporte;
- O comprador efectua o pagamento nos termos das condições estabelecidas na relação comercial.

Nesta relação é sempre necessário que tudo esteja devidamente clarificado para evitar que uma das partes fique prejudicada. As respostas às seguintes questões ajudam a clarificar o processo:

6. Quem é o comprador?
7. Qual é o nome do navio?
8. Em que porto será feito o abastecimento?
9. Em que dia e hora?
10. Que tipo de combustível precisa, bem como as especificações?
11. Quais são as quantidades?
12. Quando é que precisa da oferta de preços?
13. Qual é a data de atracação?
14. A quem deverá ser enviada a oferta?

15. Haverá algumas condições especiais?

Normalmente o período entre a requisição e a atracação do barco é de 7 a 10 dias por causa de questões ligadas a regularização aduaneira. Períodos mais dilatados não são recomendáveis devido as eventuais alterações de preços. A oferta de preço deve conter todos os elementos, designadamente, o preço base, o preço de entrega, os custos de entrega, outros custos extraordinários, termos e condições de pagamento, comissões, validade e outros.

O preço deverá ser em diferentes moedas, e as quantidades em diferentes unidades. Contudo, internacionalmente são usados preços em USD/TM. É preciso indicar nos custos de entrega todas as taxas devidas, tais como taxa de pipeline, taxas de ancoragem, sobre estadias, etc ...

Quanto aos termos de pagamento, são usadas as seguintes modalidades:

Normalmente 30 dias de crédito; em alguns casos 60 a 90 dias

Pagamento adiantado: Tem o risco de as quantidades abastecidas não coincidirem com as pagas.

Uma vez aceite o preço e as condições de pagamento, há necessidade de se fazer uma carta de confirmação e aceitação da encomenda. A carta deve ser enviada por fax ou telex, com todos os detalhes inclusos. O uso de fax ou telex assegura que o documento foi efetivamente recebido (ou enviado).

Depois da conclusão das discussões e obtenção dos entendimentos, é importante assegurar que toda a informação necessária para a entrega foi detalhada em tempo útil. Por outro lado, todos os dados relativos a chegada do navio (ETA) e realização do Bunker deverão ser entregues ao agente, entidade abastecedora ou, se existir, o inspector.

3. Operação de Bunkering

Uma operação de Bunkering propriamente dita envolve vários fatores a ter em conta. O operador do navio deverá efetivamente estimar a quantidade de fuel necessária para abastecer. Ele nunca irá sair com mais combustível do que o necessário a não ser que seja mais barato que o do porto seguinte no seu percurso e que os bunkers seguintes não venham a afetar os seus ganhos no freight.

Por seu turno, o fornecedor deverá questionar sobre o navio e a sua carga de modo a assegurar que a sua oferta será prática. As melhores fontes desta informação poderão ser os agentes dos navios e os Despachantes.

Algumas medições deverão ser feitas antes da operação de abastecimento, tais como:

Determinação da Míngua (ULLAGE) que é a distância que vai do topo do reservatório à superfície do líquido;

Sondagem (Sounding) que é a profundidade do produto;

Altura de referência: Distância entre o fundo do tanque e a o topo do mesmo.

Com base nestes dados pode-se determinar a quantidade do produto contido no tanque do navio. Naturalmente que há necessidade de se usar as unidades com base na temperatura observada. (na Europa a temperatura de referência é de 15°C).

1. Bombagem por Pipeline

A bombagem por pipeline exige que haja quantidades mínimas e que as conexões de Bunker deverão estar devidamente fixas. Muitas das vezes a mesma linha de Diesel é usada para fuel oil. As quantidades abastecidas são medidas por sondagem ou por uma régua flutuante.

2. Bombardear por Camião Cisterna

O tanque deverá estar tanto próximo do navio quanto possível. O limite realístico é de cerca de 200 metros. Tem normalmente uma régua flutuante que regista um bilhete de entrega; tem uma capacidade de descarga em cerca de 30 minutos. Em alguns portos é possível descarregar cerca de 1000 Toneladas métricas por Camião Cisterna a uma velocidade de cerca de 50 TM/hora

3. Bombagem barco para barco

Este bunker é normalmente feito no alto mar. Os barcos podem bombear cerca de 300 TM/hora e alguns deles 1000 TM/hora, mas apenas poucos navios podem receber a esta velocidade. Em média os barcos suportam uma velocidade de bombagem de cerca de 100 TM/hora. Esta prática é muito frequente na atividade pesqueira, em que um navio de grande tonelagem vai à costa abastecer-se para posteriormente realimentar as pequenas embarcações no alto mar, isto para garantir que o processo de captura do pescado ocorra sem grandes interrupções.

4. Duração de um bunker

Se considerarmos um bunker de 500 TM de fuel oil 380 cSt e 25TM de gasóleo, teremos o seguinte tempo distribuído por etapas:

- Atracação: 10 minutos se o tempo estiver favorável;
- Conexão das Mangueiras: 20 a 30 minutos (depende do equipamento usado);
- Abastecimento: 2.5 Horas;
- Medição, desconexão e verificação da documentação: 1 hora.

Ao todo são cerca de 4 horas de operação, considerando um bombeamento a 300 TM/hora.

É sempre importante antes do Bunker certificar:

- O tipo e quantidade de fuel;
- Verificar se há suficiente espaço no tanque;
- Confirmar o método de comunicação;
- Confirmar o método de interrupção da bombagem;
- Assegurar que as ações de prevenção de poluição estão estabelecidas e preparadas.
- Verificar as quantidades Iniciais. (Opening Gauges), durante a realização do Bunker
- É preciso que esteja sempre pessoal no local (de entrega e do navio).
- Acompanhar o nível de produto no tanque;
- Assegurar que o produto está sendo colectado;
- A velocidade de bombeamento poderá mudar repentinamente; nunca s deve assumir que a proporção é sempre constante.

Só após terem sido cumpridas todas estas formalidades operacionais e se ter certificado que em termos de faturação, está tudo correto, se poderá dar início ao Processo de desembarço Aduaneiro, na base do Regime 21/700 – Regime de Exportação Definitiva com Código de Procedimentos "700".