



AGEPOR

24

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL

Ver para ir  
mais longe



# PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

| Granéis Líquidos | Petroquímico | Multipurpose | Gás Natural | Contentores | Zonas Logísticas |

Com capacidade para receber os maiores navios em operação no mundo em todos os segmentos de carga, é um porto ágil e simplificado que regista dos mais elevados índices de crescimento na Europa. Tem capacidade de expansão em todos os terminais especializados e está associado a uma Zona Industrial e Logística com mais de 4.000 ha, apta a receber investimentos de qualquer envergadura.

Porto de Sines, uma porta de futuro aberta no presente.

[www.portodesines.pt](http://www.portodesines.pt)





**Óscar Burmester**

*Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR  
Burmester & Stuve*

## EDITORIAL

Silenciosamente, quase que sem se dar por ele, o tempo foi passando e já estamos novamente na véspera do Natal e do final do ano. Como entendo que, existem datas em que a tradição não só se deve manter como é obrigatória, não posso deixar passar em claro este Editorial sem, em primeiro lugar, desejar a todos os Associados da AGEPOR, a todos os Associados da APAT e a todos os leitores desta Revista um Feliz e Santo Natal. Que o passem com saúde no seio das vossas famílias e num ambiente de amor e paz.

Em segundo lugar queria referir que, embora o nosso Sector fosse dos menos afectados, todos vivemos e fomos testemunhas, enquanto sociedade, de mais um ano de grandes dificuldades para muitos. Vivemos uma época de inevitáveis ajustamentos estruturais, que atingem, infelizmente, com maior força os mais desprotegidos ou impreparados. Esta é pois, também uma altura de agradecermos o facto de termos trabalho, e de estar contentes por a nossa situação não se ter deteriorado tanto quanto a de outros, com quem, sabendo das suas dificuldades, temos o dever de ser mais solidários. Finalmente quero desejar a todos, sem excepção, que o ano de 2014 seja portador de boas notícias, e que o nosso País possa dar os passos definitivos para que a situação económica se inverta e o Produto comece finalmente a crescer. ●

## ÍNDICE

**3**

**EDITORIAL**

**4**

**ENTREVISTA A  
DR VIEIRA DOS SANTOS**



**6**

**NOVAS AVENTURAS  
EM TERRAS LUSITANAS...**



### NOTÍCIAS

**ASSEMBLEIA PLENÁRIADA ECASBA**



**7**

**FORMAÇÃO  
CURSO LIFE-MOS**

### NOTÍCIAS



**FONASBA CONTRIBUI PARA**

**"THE MISSION TO THE SEAFARERS"**

**8**

**AGEPOR  
LISTA DE ASSOCIADOS**

# Entrevista a Dr Vieira dos Santos



*P: Quando se candidatou a Presidente da Comunidade Portuária de Leixões que ideias tinha em mente para o desempenho desse cargo?*

**R: Tinha uma preocupação central para o Porto de Leixões: estimular o percurso que vinha sendo percorrido de colocar o Porto de Leixões no Road Map dos Portos Mundiais, ultrapassando as limitações da dimensão do porto. Há nisto uma ideia básica, subjacente, a partir da qual irradia tudo: se, em Leixões, queremos estar na frente temos que pensar o futuro do nosso porto à frente. Isto tem acontecido aqui ... não se pode perder! Pode-se estimular!**

O Porto de Leixões enquadra-se no Grupo dos portos de perfil pequeno/médio, Grupo a que, de resto, pertencem 80% dos portos mundiais; mas isso de ser pequeno/médio, não lhes retira nem a importância que têm para a região que servem nem a desresponsabilização pelo bom desempenho *que têm de ter*. O Porto de Leixões tem percebido isto e, hoje, na sua escala, é um porto de referência. Contudo, nada está acabado, as fases de desenvolvimento das sociedades vão-se seguindo umas às outras, e, por isso, é preciso cuidar do futuro e manter o Porto de Leixões à frente.

A Comunidade Portuária tem que dar um contributo para que assim seja.

Como se faz? Diálogo, Diálogo, e mais Diálogo entre parceiros e, neste campo, a Comunidade Portuária do Porto de Leixões tem um papel importante. Falo do diálogo em três vertentes, duas ligadas ao negócio propriamente dito e, a terceira, ligada à regulação.

Quanto ao negócio propriamente dito, sublinho o diálogo sobre a estratégia, o rumo para o Porto de Leixões e os investimentos que o podem apoiar ou condicionar, e o diálogo sobre a operação, onde as questões transversais necessitam, por vezes, de um aglutinador e conciliador de interesses divergentes.

No terceiro patamar, a regulação, a Comunidade Portuária tem um papel importante no diálogo com o Estado enquanto regulador.

Ora, o primeiro mandato desta Direcção teve de centrar-se, exactamente, na regulação para proteger a estratégia e a operação do Porto de Leixões: lembro as reflexões à volta tanto da Legislação sobre o Trabalho Portuário como do Modelo de Governação dos Portos. Em ambos, o Porto de Leixões, teve de ser defendido. Realce-se, porém, que foi um trabalho de todos os que estão ligados a este porto, incluindo a Comunidade Portuária, naturalmente.

*P: Foi reeleito este ano para o mesmo cargo, quais são os seus maiores desafios neste momento?*

**R: São dois.**

O primeiro, colocar no terreno a Multimodalidade como conceito aglutinador e holístico das infraestruturas de transportes da Área Metropolitana do Porto (AMP). É entendimento da Direcção da Comunidade Portuária que entramos numa

nova fase da Sociedade de Consumo, a 4ª, que, pela sua natureza, vai (está a) obrigar os carregadores a procurarem, mais, soluções de transporte do que transporte, propriamente dito. Neste sentido, a Multimodalidade tem mais condições de resposta ao Mercado do que a Intermodalidade tal como entendemos esta. Assim, tendo a AMP um excelente cluster de infraestruturas de transporte que absorvem, sem a menor dúvida, o conceito da Multimodalidade, então, o Porto de Leixões, no seu desenvolvimento, beneficiará, mais, articulando-se e promovendo-se dentro do Cluster, em harmonia com as outras infraestruturas, do que na estrita linha da promoção singular. Isto, no entanto, sem prejuízo das acções autónomas ditadas pelas especificidades de cada tipo de transporte e que se manterão sempre. Falei de promoção conjunta. Mas podemos falar de estratégia conjunta focalizada na localização industrial atraindo para a área novos sectores industriais ou da distribuição.

A conferência recente sobre a Multimodalidade na AMP procurou estabelecer um diálogo entre todos, que permita a reflexão sobre a posição de cada um, dentro do conjunto, de modo a proporcionar que o todo seja maior do que a soma das partes.

Assim, doravante, promovendo-nos em Cluster de Eficiência e de Eficácia poderemos nos apresentar junto dos carregadores com consistente atractividade.

É minha convicção que o grande esforço do Porto de Leixões para alargar o seu hinterland, esforço, de resto, bem sucedido, necessita de ser complementado com a localização na área, de novas unidades produtivas ou de distribuição, que acelerem o crescimento da tonelagem movimentada. A Plataforma Logística, por um lado, e a Multimodalidade, por outro, serão as alavancas.

Como disse em cima, e repito agora, nada está acabado, as fases de desenvolvimento das sociedades vão-se seguindo umas às outras, e, por isso, é preciso cuidar do futuro e manter o Porto de Leixões à frente.

O segundo desafio, prende-se com o Plano Estratégico e de Desenvolvimento do Porto de Leixões. O Plano, ainda em vigor, termina o seu curso em 2015. Foi construído na perspectiva da operação e correu muito bem. Executou-se na quase totalidade e fez-se jus à expressão motivadora do "Dock and Roll". É indiscutível que o Porto de Leixões, nos 10 anos de vida deste Plano, resolveu os seus estrangulamentos à fluidez do trânsito das cargas pelo porto. Investiu-se do lado de terra, investiu-se do lado do mar, investiu-se em plataformas informacionais e de comunicação, tudo, em conjunto, eliminou

alguns estrangulamentos sérios à movimentação rápida das cargas no seu trânsito pelo Porto de Leixões.

Mas o Plano está a chegar ao fim da sua vida e outro tem de lhe dar lugar. Estamos certos que a APDL o irá discutir com a Comunidade tal como fez com o anterior e que tão bons frutos deu. O paradigma agora já não deverá ser a Operação mas, provavelmente, a Cadeia de Valor. A Plataforma Logística de Leixões é a ferramenta que, vindo do Plano anterior, faz a ponte para o seguinte introduzindo o Valor como paradigma. A Comunidade Portuária não deixará de dar o seu contributo na frutuossíssima discussão que a APDL, certamente, irá motivar.

*P: No mandato passado houve algum desafio que lhe deu mais prazer em travar? Quer destacar? Porquê?*

**R:** A Comunidade Portuária de Leixões participou em três momentos difíceis para o porto. Dois, já citei acima: a Nova Lei do Trabalho Portuário e o Modelo de Governo dos Portos Portugueses. O terceiro, mais circunstancial e local, foi a movimentação da estilha e as suas implicações, na cidade de Matosinhos.

Não destaco qualquer deles porque era muito importante, para o futuro do Porto de Leixões, “lutar” e ser bem sucedido nestas três frentes. Foi o que aconteceu: as posições que a Comunidade Portuária de Leixões defendia, foram reconhecidas. Assim, mais do que realçar o prazer do sucesso prefiro realçar o desgosto que teria do insucesso se, em alguma destas três frentes, tivéssemos tido insucesso. Seria muito mau para o Porto de Leixões!

Mais uma vez destaco que o sucesso foi do Porto de Leixões e que a Comunidade Portuária fez o seu papel. Outros Actores, não menos relevantes, fizeram o deles ... por isso, o sucesso é do Porto de Leixões!

*P: A Agepor tem falado sobre a formação/criação de um Fórum de agilização (de boas vontades entre Entidades) que facilitem os procedimentos e os negócios em Leixões. Esta ideia colhe a sua simpatia enquanto Presidente da Comunidade Portuária? Acha que a criação do Fórum irá facilitar e agilizar a comunicação no sector?*

**R:** Sem dúvida que sou a favor dessa ferramenta de agilização. Enquadra-se perfeitamente na aposta no Diálogo que esta Direcção elegeu como o meio fundamental para a solução dos problemas do porto.

Mas deixe-me acrescentar o sentido facilitador que menciona na sua pergunta, visando os procedimentos. Acho esta preocupação do Fórum importante a qual deve ser acolhida com muita generosidade, numa altura em que assistimos ao crescimento de plataformas informacionais e de comunicação, complexas, que, por esta qualidade, abrem a porta à burocracia electrónica a qual, por ser soft, se torna mais difícil de detectar que a burocracia do papel.

Tem de ser combatida do mesmo modo que a Clássica (do papel) e o Fórum pode ser o instrumento de combate.

*P: No ano passado com as greves que se desencadearam nos portos nacionais houve um acréscimo de carga no Porto de Leixões que despoletou algum congestionamento. Num ponto em que o de Lisboa torna a enfrentar greves portuárias, acha que os players envolvidos estão devidamente preparados?*

**R:** O congestionamento que se sentiu no ano passado durante a Greve de Lisboa foi muito alimentado pelas imagens dos camiões, em fila, dentro da auto-estrada. A transferência súbita de umas centenas largas de viaturas, com carga, para o Porto de Leixões não podia ter outro resultado que não fosse aquele que as imagens da televisão transmitiram. Do lado do mar,

naturalmente, os navios tiveram tempos de estadia nos terminais, mais prolongados do que o habitual porque tiveram que operar em Leixões a carga de Leixões e a carga de Lisboa. Mas não se pode falar de congestionamento. No pico da greve de Lisboa a taxa de ocupação do terminal de contentores pelos navios, foi de 70%. Ocorreu em Dezembro de 2012.

O Porto de Leixões tem condições para lidar com estes patamares de carga, sem constrangimento algum, desde que decorra do crescimento natural do porto e não de uma crise de outro porto.

A greve deste ano parece não ter a dimensão da do ano passado. Assim, é provável que não haja a transferência maciça de carga (em horas) que ocorreu no ano passado e, portanto, tudo decorrerá, normalmente.

*P: Como vê o papel dos agentes de navegação na Comunidade Portuária? E no Sector?*

**R:** O papel dos Agentes de Navegação no Sector está muito bem ilustrado no indicador LSCI (Linner Shipping Connectivity Index) sobre a Conectividade dos Portos, construído a nível Mundial. Este indicador é produzido pelo Banco Mundial em parceria com a Unctad e coloca Portugal na 23ª posição (2013), a nível mundial, integrando o clube dos 9% de portos que, a nível mundial, melhor integração têm nas redes do transporte marítimo regular. É um índice concentrado no transporte de contentores mas, tomando como base que 60% dos fluxos de carga, a nível mundial, são em linha regular, não é difícil perceber a importância deste indicador para avaliar a importância dos Agentes de Navegação em assegurar a dita inserção do País nas redes do transporte marítimo regular. O LSCI é um indicador construído a partir de cinco parâmetros sendo, um deles, a quantidade de empresas que “colocam” navios a ligar um dado porto com o Mundo.

É precisamente aqui que, do meu ponto de vista, o papel do Agente de Navegação se torna relevante. No local, é o “expert” que conhecendo, ao mesmo tempo, as redes de serviço e as necessidades das cargas, utiliza esse seu conhecimento na “colocação” dos portos nas redes de transporte marítimo.

Nos últimos tempos, porém, tem-se verificado por parte dos Grandes Operadores de Transporte a entrada directa no terreno do Agente de Navegação criando as suas próprias estruturas. Digamos que, no local, organizam a promoção e venda da sua própria rede.

Abre-se assim um debate em torno da melhor solução para o Mercado entre dois tipos de Agente de Navegação: o Independente de qualquer Armador e o Dependente de um dado Armador.

Qualquer que seja o caminho, no futuro, uma coisa me parece certa: há sempre um Agente de Navegação! O seu importante papel é reconhecido!

Jaime Vieira dos Santos  
 Presidente da Direcção  
 Comunidade Portuária do Porto de Leixões  
 20Nov2013

# Novas aventuras em terras lusitanas...



Izabela Nogueira

Dia 06 de Agosto de 1990... Cerca de sete horas da manhã, chegada ao Aeroporto de Lisboa. À espera das enormes caixas que acomodavam o pouco de um passado vivido no meu país de nascença: Brasil. Tinha então 19 anos... Uma vida transformada por uma decisão paternal e que deixei do outro lado do oceano tudo aquilo que sonhava ser e ter. E agora? Um turbilhão de sentimentos fervilhava sem certezas se eu iria ser feliz. Somente sabia de antemão que teria de me adaptar aos novos hábitos, costumes, até mesmo a linguagem. Com o passar dos anos, e mesmo diante de algumas divergências de culturas e ideias, posso afirmar que Portugal também é o meu país de coração. Todos nós, um dia, acabamos por tomar decisões que recaem numa mudança. Toda a nossa vida é movida por mudanças: do nosso corpo, de escola, de amigos, de identidade, de trabalho, de cidade... enfim, de maneira a que possamos atingir os nossos objectivos satisfatoriamente.

Foram 23 anos de uma concretização de etapas. Posso dizer que uma delas foi a minha vida académica, e concretizei ao formar-me em Gestão dos Transportes Marítimos, Portos e Logística pela ENIDH. A seguir a minha carreira profissional iniciada na BoxLines, passando pela Pinto Basto Gest, Logimaris, Somague-Neopol e actualmente a Agepor.

Experiências diferentes, mas sempre numa mesma vertente: logística e navegação. Experiências que serão sempre recordadas como exemplo de crescimento pessoal e profissional. Desde 2003 que a minha carreira navega em direcção ao mar, sempre alargando e descobrindo novas aventuras. E chegou o momento de dobrar mais um Cabo em busca de um novo horizonte em terras desconhecidas...

Dia 28 de Dezembro de 2013... Cerca de 09 horas da manhã, partida

do Aeroporto de Lisboa. Mais uma nova etapa, num país crescente de oportunidades: Moçambique. Uma decisão que veio por uma boa causa: a de unir a família. Não terei as mesmas dúvidas de anos atrás, mas sim a certeza de que partirei para concretizar mais um projecto -ou até mesmo vários. Normalmente surgem resistências emocionais que dificultam a interiorização da decisão, mas ao mesmo tempo trazem esperança, e mantendo essa lógica, sei que tudo será mais fácil. Encaro essa mudança não como um recomeço ou distanciamento das pessoas com que convivo, dos hábitos adquiridos, de tudo o que conquistei até agora, pois hoje em dia o mundo é pequeno, e basta um contacto virtual para poder amenizar a saudade... Encaro como uma continuidade do tempo da vida. Psicologicamente preparada? Sim. Mudar requer foco e energia direccionada para o alvo esperado, objectivando novas etapas, quer a nível pessoal, familiar, social e profissional, mesmo que o ideal seja diferente do real. O equilíbrio será fundamental para continuar em frente, sempre a navegar em bom mar... Nem tudo será um mar de rosas, haverá momentos de saudades, mas tenho a certeza de que a vontade de ser mais feliz irá superar essa lacuna.

Um bem-haja a todos que acompanharam a minha vida até o presente, levarei na bagagem o carinho, amizade e amor por todos e, não direi adeus... Até amanhã!

"Há um tempo em que é preciso abandonar as roupas usadas, que já têm a forma do nosso corpo, e esquecer os nossos caminhos, que nos levam sempre aos mesmos lugares. É o tempo da travessia: e, se não ousarmos fazê-la, teremos ficado, para sempre, à margem de nós mesmos". *Fernando Teixeira de Andrade* (Professor de Literatura / 1946-2008).

## NOTÍCIAS

### Assembleia Plenária da ECASBA

O Dr. António Belmar da Costa, Director Executivo da AGEPOR presidiu, na qualidade de Presidente da ECASBA, à Assembleia Plenária desta Organização que teve lugar no passado mês de Outubro em Lima durante a reunião anual da FONASBA.



## FORMAÇÃO

### CURSO LIFE-MOS

Uma vez mais, e pela segunda vez este ano, realizou-se um Curso do Life MOS na Escola Europeia de Short Sea Shipping. Desta vez 36 “bravos marinheiros e marinheiras” fizeram-se ao mar, em Barcelona, no navio “Zeus Palace” do armador Grimaldi, rumo a Civitavecchia donde retornaram a Barcelona. Como sempre acontece o curso foi uma experiência enriquecedora para todos os participantes. Professores e alunos. Desta vez, e naquilo que já começa a ser uma tradição, metade da tripulação (alunos) eram estudantes da Escola Náutica Infante D. Henrique, que contagiando todos com a sua juventude e, vá lá, alguma irreverência própria da idade, animaram o ambiente e ajudaram a superar os árduos trabalhos forçados que a equipa docente havia preparado para esta viagem. No final e como já vem sendo hábito a Escola Europeia de Short Sea Shipping e a APTMCD ficaram a contar com mais 36 amigos que para sempre recordarão a experiência que agora viveram.



## NOTÍCIAS

### FONASBA contribui para “The Mission to the Seafarers”

Os Delegados à reunião anual da FONASBA fizeram questão de comemorar condignamente o “Woolly hat day” adquirindo os “woolly hats” a um preço “inflacionado” que permitiu contribuir com USD 1.150,00 para a importante organização “The Mission to Seafarers” que posteriormente enviou a mensagem abaixo de agradecimento



*I am writing to thank you for the donation of \$1,150 to The Mission to Seafarers, raised at the FONASBA Lima conference Woolly Hat Day. Please pass our thanks on to all those who were involved, their support is greatly appreciated.*

*Working 365 days a year in over 250 ports worldwide, The Mission to Seafarers is the world's largest charitable port-based welfare service for crews; your donation will help us to continue to provide specialist help and support to those who work at sea.*

*Woolly hats make a big difference to the lives of seafarers. To crews who face regular exposure to the elements, they are essential.*

*Thank you again for your support.*

*With best wishes*

# AGEPOR LISTA DE ASSOCIADOS

ASSOCIADOS	PORTOS
A. D. Oliveira, Lda.	Leixões
A. J. Gonçalves de Moraes, S.A.	Aveiro
Açorcargas-Agência de Naveg. e Cargas, Lda.	Açores
Agência de Naveg. e Comércio Oceânica, Lda.	Açores
Agência Marítima Condeminas Portugal, S.A.	Lisboa
Agência Marítima Eurofroz, Lda.	Figueira Foz
Agência Marítima Euronave (Porto), Lda.	Leixões
Albano de Oliveira Sucessor, Lda.	Açores
Alpi Portugal-Navegação e Trânsitos, Lda.	Leixões
Arenthem-Ag. de Navegação Sociedade Unipessoal, Lda.	Lisboa
Atlantic Lusofrete-Afretamentos, Transportes e Navegação, S.A.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines
Atrans-Agência de Transportes Marítimos e Transitários, Lda.	Açores
Aveioz-Agência de Navegação, Lda.	Aveiro
Barwil Knudsen - Ag. Navegação, Lda.	V.Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines
Bensaúde-Agentes de Navegação, Lda.	Lisboa/Açores
Blatas, Lda.	Madeira
Burgee-Agentes de Navegação, Lda.	Leixões/Aveiro
Burmester & Stuve Navegação, S.A.	V.Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa
C.M.J. Rieff & Filhos, Lda.	Açores
Cargopal-Transportes Internacionais, Lda.	Lisboa
CMA-CGM Portugal-Agentes de Navegação, S.A.	Leixões/Lisboa
Contemar-Comp. Marítima de Contentores, Lda.	Leixões/Lisboa
CSAV Agência Marítima, S.L. - Sucursal Portugal	Leixões/Lisboa
D.T.N.-Despachos, Trânsitos e Navegação, Lda.	Leixões
David José de Pinho, Filhos, S.A.	Leixões
Delphis Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa
Euroatta-Navegação e Trânsitos, Lda.	Lisboa
Euroline-Navegação e Afretamentos, Lda.	Aveiro
Europa & Logística, Lda.	Viana do Castelo
Foztrafego-Agência Marítima da Figueira, Lda.	Figueira Foz
Garland Navegação, Lda.	Leixões/Lisboa
Green Ibérica-Ag.Mar.Com. e Transportes, Lda.	Leixões/Lisboa
Grimaldi Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal
Guinave-Soc. de Navegação Guimarães, Lda.	Leixões/Aveiro/Fig.Foz/Lisboa/Setúbal
Hapagloyd Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa
I.C.C.-Ag. de Navegação e de Transp. Terr.S.A.	Leixões/Aveiro/Lisboa
Ibero Linhas (Porto)-Transportes, Lda.	Leixões
Ibero Linhas Transportes, Lda.	Lisboa
Ibsmar-Sagemar, Soc. Unipers.(Portugal), S.A.	Leixões/Lisboa
James Rawes - Navegação, Lda.	Leixões/Lisboa

ASSOCIADOS	PORTOS
JFM Shipping, Unipessoal, Lda.	Açores
Josein-Serviços, Navegação e Trânsitos, Lda.	Lisboa
Louis Dutschmann, Lda.	Leixões/Lisboa
MacAndrews-Navegação e Trânsitos, Lda.	Leixões/Lisboa
Maersk Portugal-Ag. de Transp. Internac., Lda.	Leixões/Lisboa
Mar-e-Sado-Transportes e Serviços, Lda.	Setúbal
Marmedsa-Agência Marítima Lda	Leixões/Aveiro/Lisboa/Sines
Marmod-Transp. Marítimos Intermodais, Lda.	Lisboa
Martrans-Navegação, Com. e Transportes, Lda.	Leixões/Lisboa
Mediterranean Shipping Company (Portugal) - Ag. de Navegação, S.A.	Leixões/Lisboa/Sines
N.S.L.-Comb. e Ag. Naveg.-Soc.Unipessoal, Lda.	Açores
Naiade-Consultores Marítimos, Lda.	Lisboa/Setúbal
NAIP Navegação-Ag.Internacional Portuguesa, S.A.	Leixões/Lisboa
Navex-Empresa Portuguesa de Navegação, S.A	V.Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Naviborges-Agentes de Navegação, Lda.	Leixões
NTC - Navegação, Transportes e Comércio, Lda	Lisboa
OOCL (Portugal), Lda.	Leixões
Orey Comércio e Navegação, S.A.	Leixões/Aveiro/Fig.Foz/Lisboa/Setúbal/Sines
P.&H.-Logistic Services Portugal	Lisboa/Setúbal
Pinto Basto IV-Serviços Marítimos, Lda.	V.Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Pinto Basto Navegação, S.A.	Leixões/Lisboa
Portmar-Agência de Navegação, Lda.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Madeira
Romeu Portugal-Ag. Mar. e Transportes, Lda.	Leixões/Lisboa
Sana-Soc. de Agenciamento de Navios, Lda.	Aveiro
Sealine-Navegação e Afretamentos, Lda.	Leixões/Aveiro
Sitank - Navegação e Logística, Lda	Sines
Sociedade Comercial Cotandre, Lda.	Lisboa
Soifrena-Soc. de Afret. e Navegação, Lda.	Leixões
Star Shipping Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa
Supermaritime Portugal, Lda.	Lisboa
Thomé de Castro, Suocs, Lda.	Açores
TMW Shipping, S.A.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal
Trana-Agentes de Navegação, Lda.	Leixões/Aveiro
Transinsular (Açores)-Transp.Mar.Ins., S.A.	Açores
Transtrafico-Transportes Internacionais, Lda.	Leixões/Aveiro
UECC-Gestão de Recursos Humanos, Lda.	Setúbal
Universal Marítima, Agência Marítima, Lda.	Leixões/Lisboa
Via Oceano - Agência de Navegação, Lda.	Leixões/Lisboa/Açores
Vitoriatrafego-Agência de Nav. e Trânsitos, Lda.	Açores
Zanave-Agentes Marítimos, Lda.	Leixões