



AGEPOR

37

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

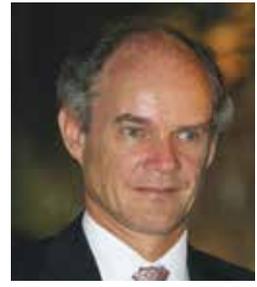
O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.

44 milhões de toneladas/ano
1,33 milhões de TEU/ano



PORTO DE
SINES

www.portodesines.pt



Rui d' Orey
Presidente da Direcção
Nacional da AGEPOR
Orey Shipping

Editorial

O Estudo que a Autoridade da Concorrência promoveu sobre o Sector Marítimo-Portuário teve o mérito de conseguir pôr todos os actores económicos, envolvidos na cadeia logística, a discutir apaixonadamente aquilo que foram as suas premissas, reflexões, conclusões e recomendações.

O Estudo, para além de caracterizar com bastante acerto e detalhe o Sector Marítimo-Portuário, teve o condão de nos desafiar a todos a colocar em causa o “status-quo” vigente.

O Estudo pode, e deve ser criticado nalgu-

mas das suas análises. Também resulta de um olhar jus-concorrencial o que lhe retira nalguns pontos aderência à realidade económica da actividade portuária onde a massa crítica movimentada é um factor decisivo de eficiência e competitividade. Falta-lhe um maior enquadramento com o que está a fazer a vizinha Espanha e até o resto da Europa, espaço económico onde nos integramos e no qual devemos assegurar a competitividade das nossas empresas.

Nada disto lhe retira utilidade, pelo contrá-

rio, e espera-se que o forte debate público que suscitou contribua para um documento final sólido e orientador.

O Estudo não será um ponto de chegada, mas sim, seguramente, o ponto de partida e uma referência a partir da qual, se todos soubermos continuar a trabalhar em sintonia, faremos jus à frase que mais nos entusiasma no documento: “[os portos têm] um papel que ultrapassa [e muito] o seu contributo directo para a actividade económica e para a criação de emprego ...”.

Índice

3 Editorial

4 Destaque

A propósito do estudo sobre a Concorrência no Sector Portuário

7 Noticiário

AGEPOR preside à Comunidade Portuária de Viana do Castelo



8 Entrevista

Fernando Carmo, Bastonário da Ordem dos Despachantes Oficiais: Alteração do Estatuto só peca por tardia

A propósito do estudo sobre a Concorrência no Sector Portuário

Rui d' Orey, presidente da AGEPOR, foi um dos oradores convidados para o debate sobre o Estudo da Autoridade da Concorrência sobre o Sector Portuário, promovido pela "Transportes em Revista", no passado dia 26 de Janeiro, em Lisboa.

Na sua intervenção, e depois de elogiar o trabalho desenvolvido na elaboração do Estudo, o Presidente da AGEPOR comentou alguns pontos que a Associação considera oportunos e relevantes, deixando importantes achegas para a melhoria do resultado final.

Aqui se fixa o essencial da apresentação. Assim:

- Notámos a pouca relevância que foi atribuída aos Agentes de Navegação no documento. Os agentes, além de actores relevantes nos portos, em representação dos armadores, são naturais e importantes promotores da concorrência pois está no seu ADN a busca para os seus representados e clientes de alternativas e melhores soluções.

- Há um enfoque do Estudo no benefício ao carregador. É nosso entendimento que este enfoque devia ser centrado no benefício à economia, não apenas aos carregadores.

- Não é feita qualquer análise sobre se os terminais de uso privativos poderiam contribuir para um aumento do ambiente de concorrência nos portos alargando o seu âmbito de prestação de serviços, i.e., deixando de ser exclusivamente privativos.

- O Estudo indica que há pouca substituíbilidade entre portos mas esta substituíbilidade tem cada vez mais relação com as cadeias logísticas. Há uma tendência para um aumento dessa substituíbilidade. As greves de 2012 e 2013 provaram que Leixões e Sines foram de facto alternativas ao Porto de Lisboa. Lisboa não recuperou a sua posição anterior. A substituíbilidade é provavelmente maior do que parece ser concluído pelo Estudo.

- Não se concorda que haja pouco poder negocial dos clientes. A realidade é que os operadores não praticam os preços máximos, que têm dificuldade em fazer passar aumentos de

preços, e que em momentos relevantes de alteração da sua estrutura de custos reduziram em correspondência os seus preços, p. ex. depois da reforma portuária de 1993.

- Subscreeve-se que a factura portuária deve ser transparente no sentido em que deve ser compreendida, compreensível e previsível para os clientes. Mas não se subscreeve o que se considera ser uma tendência do estudo em querer transformar os preços em somatório de custos. Os preços da maioria dos bens e serviços não são um somatório 'transparente' dos bens e serviços que incorporam mas tão-somente isso mesmo, um preço. Além de que o custo dos serviços portuários é complexo e não pode em

muitos casos ser individualizado. É por essa razão que nos contentores deixou de ser comprado directamente pelos carregadores como era no passado. Aliás ainda continua a ser comprado directamente naqueles casos em que o carregador é 'único' no navio. É o caso dos granéis sólidos e granéis líquidos. Nestes casos o armador não intermedeia. O armador só intermedeia quando daí há benefícios de escala e previsibilidade de custos para o carregador.

- É nosso entendimento que o 'pass through' está assegurado pela concorrência entre armadores. O mercado do transporte marítimo é altamente concorrencial pelo que as eficiências obtidas são constantemente passadas ao mercado. Sem prejuízo da natureza cíclica da actividade e do efeito que tem nos preços o equilíbrio entre a oferta e a procura.

- Não partilhamos a opinião de que o risco de procura, o controlo dessa variável de negócio, esteja sobretudo dependente do operador portuário. Na realidade, o operador portuário não controla o mercado de um certo porto nem tem a capacidade de o fazer crescer. O operador portuário pode contribuir decisivamente para atrair tráfego de transshipment e pode ter um papel activo no alargamento do hinterland do seu terminal, mas uma parte substancial da procura é exógena ao operador portuário.

- Aceita-se e concorda-se que a redução das rendas variáveis é um factor que contribui para o concessionário poder atrair mais tráfego para o terminal. E faz todo o sentido a procura de

Notámos a pouca relevância que foi atribuída aos Agentes de Navegação no documento. Os agentes, além de actores relevantes nos portos, em representação dos armadores, são naturais e importantes promotores da concorrência pois está no seu ADN a busca para os seus representados e clientes de alternativas e melhores soluções.



instrumentos que alinhem os incentivos e os objectivos entre a Administração Portuária e os concessionários. E que se procure um nível baixo de rendas variáveis para promover o desenvolvimento do tráfego.

- Há que ter em conta que o objectivo de baixa de preços e o objectivo de redução do prazo das concessões como contrapartida da baixa das rendas variáveis são conflituantes, i.e., o valor de redução tem que ser aplicado num, ou noutro, ou dividido entre ambos. Isto nem sempre parece claro no Estudo.

- A política de prazos das concessões não pode ser desligada da realidade na vizinha Espanha nem da realidade no resto da União Europeia para que os operadores portugueses não estejam em situação de desvantagem concorrencial com os seus congéneres que também são concorrentes.

- Defendemos o progresso e o papel dos portos portugueses no seu contributo para a econo-

mia e para a competitividade do país. Aliás não podemos deixar de fazer notar que os portos responderam ao crescimento das exportações e do movimento em geral durante estes últimos anos. De forma notável! Parece-nos que o Estudo, com base no LPI, com base no Índice de Competitividade do WEF, e com base nos inquéritos efectuados pretende concluir negativamente sobre o desempenho dos portos portugueses. Não subscrevemos este entendimento! Subscrevemos a vontade de melhoria e a ambição de subir na escala destes indicadores.

- Um dos aspectos mais negativos do Estudo é a comparação dos indicadores económicos dos operadores portuários portugueses com os portos espanhóis. Faz-se a comparação entre operadores portuários em Portugal e portos em Espanha. Isso é errado. Há que comparar os operadores portuários portugueses com operadores portuários espanhóis. A análise

teria que ser feita com operadores portuários espanhóis equivalentes – NOATUM Valência, NOATUM Bilbao, APM Terminals Algeciras, TCB Barcelona, etc... Não é possível tirar conclusões de uma análise que parece errada à partida.

- Não se entende a utilização da palavra 'prioritários' para os investimentos a serem feitos pelas Administrações Portuárias. Os investimentos devem ser os necessários à luz dos objectivos traçados e sempre que viáveis numa racionalidade e eficiência económica.

- Aderimos ao objectivo de disponibilização e divulgação de informação sobre os portos.

- Também subscrevemos enfaticamente a alteração do objectivo das Administrações Portuárias de um modelo de maximização das rendas para um modelo de promoção do movimento portuário e da competitividade da economia.

- Vemos como muito positiva a criação de comités de utentes em cada porto.



... E sobre as recomendações

A RECOMENDAÇÃO Nº 2 - (Re)definição do modelo de concessões merece-nos algumas reservas.

A definição dos prazos de concessão deve atender também ao seguinte:

- à situação concorrencial – versus pares em Portugal e em Espanha -, i.e., a maiores prazos de concessão também podem corresponder preços mais baixos por amortização de investimento em período mais longo. É necessário um equilíbrio entre os objectivos de concorrência no mercado e pelo mercado;

- embora se entenda o que se pretende com a não renovação das concessões no final dos prazos é necessário ter em conta o efeito da falta de expectativa de renovação, i.e. a ausência de incentivo ao investimento pelo concessionário e o correspondente impacto na qualidade e eficiência dos serviços prestados no período final da concessão;

- o mesmo se aplica às disposições de rescisão antecipada das concessões. É preciso que não seja colocado em causa a confiança necessária ao investimento, sem o qual não há qualidade e eficiência.

A RECOMENDAÇÃO Nº 3 - (Re)ajustamento do modelo de rendas das administrações portuárias também nos merece considerações:

- não concordamos que o operador portuário controle a procura;

- parece-nos que a redução de rendas deveria ser prioritariamente aplicada à redução de preços em detrimento da redução de prazo das concessões;

- entendemos que é muito importante a renegociação das actuais concessões para melhorar a competitividade dos portos e para criar o referido level playing field.

A AGEPOR identifica-se no essencial com a recomendação nº 1 - (Re)definição do modelo de governação do setor portuário, e também com

a recomendação nº 4 - Liberalização do acesso aos mercados dos serviços portuários.

Temos a certeza que o mercado concretiza a recomendação nº 5 - Reforço da transmissão de custos ao longo da cadeia de valor do setor portuário (pass-through). Não desejamos que ao abrigo desta recomendação se desvirtue um normal funcionamento das empresas com tentações de excesso de intervencionismo.

No entendimento da AGEPOR falta ao Estudo a recomendação nº 6. Não se entende que tendo sido identificadas restrições de capacidade – vide §§ 244, 247, 256 e 587 (ii) do Estudo – não haja uma recomendação de desenvolvimento da capacidade portuária nos portos e sectores de carga mais afectados. Este é um dos principais desafios que o Sector vai enfrentar se mantiver o ritmo de crescimento actual. Não cabe aqui a discussão de cada porto em concreto mas esta questão afecta muitos dos portos.

AGEPOR preside à Comunidade Portuária de Viana do Castelo

A AGEPOR foi eleita para presidir à Direcção da Comunidade Portuária de Viana do Castelo (CPVC) no próximo triénio.

O mandato será exercido pelo Director Local da AGEPOR no porto da foz do Lima, Dr. Óscar Busmester, que assim sucede nas funções ao Prof. Daniel Bessa, o primeiro presidente da CPVC.

Para a presidência dos restantes órgãos sociais fo-

ram também eleitos, na assembleia de 22 de Fevereiro, a Câmara Municipal de Viana do Castelo, na Assembleia Geral, e a APDL, no Conselho Fiscal. O mandato que agora se inicia terá a duração de três anos civis.

Como até aqui, e por maioria de razão a partir de agora, a AGEPOR dará o melhor do seu esforço para desenvolver e consolidar a Comunidade Portuária de Viana do Castelo, em benefício do porto, da cidade que o acolhe e da região que serve.

ASSEMBLEIA GERAL

Presidente

Câmara Municipal de Viana do Castelo

Vogal

CIM Alto Minho – Comunidade Intermunicipal do Minho Lima

Vogal

IPVC Instituto Politécnico de V. do Castelo

DIRECÇÃO

Presidente

AGEPOR - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal

Vogal

Novaestiva - Operações Portuárias, Estiva e Tráfego de Viana, Lda.

Vogal

APAT - Assoc. dos Transitários de Portugal

Vogal

AEVC - Associação Empresarial de Viana do Castelo

Vogal

AIMinho - Assoc. Industrial do Minho

CONSELHO FISCAL

Presidente

APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo

Vogal

Ordem dos Despachantes Oficiais

Vogal

Europa&C Logística Lda.



Ao serviço da região,
com capacidade disponível
e amplas áreas de armazenagem.

PORTODEVIANA.PT

A recente alteração do Regime Jurídico das Associações Públicas Profissionais, resultante da transposição para o ordenamento jurídico nacional das Directivas europeias da “Liberdade de Prestação de Serviços e Estabelecimento” e das “Qualificações”, apesar de não ter consequências directas relativamente às actividades e desempenho dos Agentes de Navegação, pode, de forma indirecta, permitir novas opções de gestão a que devemos prestar alguma atenção.

Alteração do Estatuto só peca por tardia

No sentido de melhor se entender em que medida estas alterações são relevantes para o nosso sector de atividade, convidamos o Bastonário da Ordem dos Despachantes Oficiais, Fernando Carmo, para nos esclarecer em que medida o novo Estatuto da Ordem pode influenciar o futuro da nossa atividade.

A transformação da Câmara dos Despachantes Oficiais em Ordem Profissional foi o passo final de uma caminhada. Quer-nos falar um pouco sobre esse trajecto?

A transformação a que se refere foi, de facto, a concretização de um objectivo traçado há longo tempo. Não tinha ainda chegado o momento oportuno.

Como sabe, a diferença entre uma Câmara e uma Ordem, sendo ambas associações públicas profissionais, decorre apenas da necessidade de, como condição de acesso, o candidato ser titular de uma licenciatura em área determinada.

Ora, na CDO já há alguns anos que a licenciatura era condição de aceitação para provas de acesso. Por isso, neste âmbito apenas se aproveitou o momento da alteração legislativa e se apresentou o projecto, que foi aceite, sem qualquer condicionamento.

Como é evidente, esta alteração acarreta novas responsabilidades, novas obrigações e um muito

maior rigor quanto ao poder/dever de regulação de que a Ordem foi investida.

O que mudou na estrutura e na legislação com esta alteração?

O Estatuto de qualquer Associação Pública Profissional, como o caso da ODO, decorre de Lei da Assembleia da República, face à sua competência exclusiva.

Esta Lei estabelece, confirmando, princípios anteriores. Por exemplo, confirma a tutela do Ministério das Finanças e reforça o poder de Regulação da Ordem. Como para cada profissão tutelada/regulada só pode existir uma Associação Pública Profissional, é determinante que essa mesma profissão seja definida e delimitada por actos próprios e exclusivos.

Este Estatuto estabelece, de forma explícita, quais são os actos próprios e exclusivos da profissão de despachante oficial, sendo esta designada a nível europeu como Representante Aduaneiro, no próprio Código Aduaneiro da União Europeia. Aliás, as novas disposições de aplicação do Código, agora designadas por Regulamentos de Execução e Regulamentos de Actos Delegados, definem os critérios de acesso à profissão que consiste na elaboração e apresentação às Alfândegas de declarações aduaneiras.

Por outro lado, o Centro Europeu de Normali-



... nas sociedades profissionais (as sociedades de Despachantes Oficiais) é admissível a participação de sócios não profissionais, por exemplo Agentes de Navegação

zação vai emitir uma norma que tem em vista uniformizar, a nível da União Europeia, o que deve ser entendido como critério de competência para exercício desta profissão.

Ou seja, a nível comunitário sente-se uma intenção generalizada das Instituições no sentido de criar regras que protejam os mercados, os operadores económicos e os interesses dos



orçamentos da União e dos Estados Membros, porquanto se trata de uma actividade com grande reflexo no âmbito do combate à fraude e à evasão fiscais.

A nível nacional, a Ordem está agora sujeita ao controlo do Tribunal de Contas, para além da AT. Por força disso e também do próprio Estatuto, foi criado o órgão Bastonário e um Conselho Fiscal, com competências exclusivas e de que faz parte um Revisor Oficial de Contas.

O que passou a ser necessário para o exercício da actividade de Despachante Oficial?

R – Reconhecidas as específicas qualificações necessárias para o cabal exercício desta profissão, o acesso à mesma é livre após frequência de um estágio, seguindo de uma prova de aferição de aproveitamento no mesmo.

Portanto, mediante publicação no Diário da República de Aviso, o que acontecerá no mês de Janeiro de cada ano, os candidatos a despachantes oficiais poderão inscrever-se, desde que sejam titulares de uma licenciatura numa das seguin-

tes áreas: Economia, Gestão, Administração de Empresas, Direito, Relações Internacionais, Comércio Internacional, Logística e Aduaneira. Assim, respeitados estes requisitos qualquer candidato pode exercer a profissão de despachante oficial.

Na sua opinião esta mudança foi positiva? Porquê?

Como é evidente, considero esta alteração legislativa muito positiva, só pecando por demasiado tardia.

É bem conhecido que nesta nossa área de actividade existem demasiados intervenientes não qualificados e que deveriam ser banidos, sem prejuízo do reconhecimento do mérito de outros, cujos direitos adquiridos, muitos de longa data, merecem respeito e tutela.

É também para defesa destes, dos despachantes oficiais, dos operadores económicos, do mercado e do próprio Estado que esta lei veio tornar clara a situação.

Quer isto dizer que esta actividade tem de ser

exercida segundo as mesmas regras legais para todos os operadores. A tutela legal do Ministério das Finanças e o exercício do poder de Regulação, legalmente atribuído à Ordem dos Despachantes Oficiais, têm de ser respeitados por todos os que exercem a profissão.

Assim, a profissão de despachante oficial, ou de representante aduaneiro, só pode ser exercida após inscrição na Ordem dos Despachantes Oficiais e mediante emissão da respectiva cédula profissional. Este deverá ser um processo concluído de forma célere, até porque o novo Código Aduaneiro da União, que vigorará, na quase plenitude dos seus artigos, no próximo dia 1 de Maio de 2016, a tal obriga.

Qual o impacto que tais mudanças podem vir a ter na vida dos Agentes de Navegação?

Os Agentes de Navegação, enquanto representantes dos seus armadores, actuam perante as Alfândegas em nome e por conta próprios, aliás como decorre dos protocolos de adesão ao SDS. Ora, o Estatuto da ODO, enquanto regulador da profissão, define regras para profissionais que agem por conta de terceiros. Assim, neste contexto, nenhuma consequência existe.

Apesar disso, como todos sabemos, há Agentes de Navegação que preferem subcontratar esses serviços, utilizando os de despachantes oficiais ou até de outros operadores.

No entanto, e este é um factor do maior interesse, o novo estatuto veio criar a figura das sociedades multidisciplinares. Quer isto dizer que hoje são possíveis sociedades que exerçam qualquer actividade (sociedades não profissionais) e tenham como sócios, gerentes ou mesmo seus empregados despachantes oficiais, que podem nelas exercer a actividade de declarar perante as alfândegas.

Mas mesmo nas sociedades profissionais (as sociedades de Despachantes Oficiais) é admissível a participação de sócios não profissionais, por exemplo Agentes de Navegação, e assim um exercício múltiplo de actividades, mesmo a nível da União Europeia, face ao novo Código Aduaneiro.

Tudo isto decorre deste novo Estatuto que cumpre o estabelecido nas Directivas Europeias e tem em vista o fortalecimento da economia europeia e a criação de emprego e riqueza.

maeil^{||} TRANSPORTER

SOFTWARE DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA
PARA AGENTES DE NAVEGAÇÃO



Com Inúmeras Referências de
Clientes Nacionais e Internacionais
nos **Transportes e Logística** desde
1999.

Software Transporter Agencies

É um Software de Shipping que permite gerir toda a atividade de um Agente de Navegação nas áreas Comercial, Documentação (emissão de manifestos de carga e de manifestos de descarga, e emissão de BL ou Bill of Lading), Importação, Exportação, Operacional e Financeiro.



Contacte-nos



sales@maeil.pt



+351 214 229 110

Adquira um programa de Shipping que acompanha o ciclo de
todo o seu negócio.