



AGEPOR

39

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





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

## Editorial

“O Novo Ciclo dos Portos Portugueses” será o tema do 9.º Congresso da AGEPOR, que decorrerá de 9 a 10 de Outubro, no Douro.

Fiel à linha condutora de trazer os grandes temas da actualidade e principais desafios do Sector para os seus Congressos, a AGEPOR irá, uma vez mais, reunir os Agentes de Navegação e principais especialistas do Sector para, em conjunto, olharem para o presente e prepararem o futuro.

A aposta na excelência e na qualidade dos oradores tem sido a imagem de marca dos Congres-

sos promovidos pela AGEPOR. Foi também esse o objectivo seguido pela actual Direcção quando “desenhou” os painéis e escolheu os intervenientes para debater “O Novo Ciclo dos Portos Portugueses”.

Tenho a certeza que, com a sua presença e participação activa nesta nossa “festa”, os Associados saberão apreciar o esforço que desenvolvemos. Espero verdadeiramente que no final do Congresso o debate e as ideias, suscitadas pelo tema, nos enriqueçam a todos e ajudem a cons-

truir um Sector mais forte.

Finalmente, gostaria de referir que terminado o desafio da construção do Programa, começa um outro que necessita da vossa contribuição e ajuda. Como poderão reparar a logística deste Congresso é complexa, e a limitação de espaço uma realidade. Assim, precisamos e apelamos, desde já, para que se inscrevam o mais rapidamente possível.

Termino desejando a todos umas boas férias e um merecido descanso.

## Índice

**3** Editorial

**4** Entrevista

Óscar Burmester, Presidente da Comunidade Portuária de Viana do Castelo

Influência das Comunidades Portuárias será cada vez mais visível

**6** Portos lusófonos reuniram no Brasil

**7** Agepor cumprimenta novo Capitão de Porto de Leixões  
 Carlos Vasconcelos premiado “Figura do Ano”

**8** Calendário de Formação 2016

**9** Visitas a Associados

# Convenção SOLAS em Portugal

Ainda não temos lei em Portugal que suporte a convenção SOLAS, apesar da proposta de lei já ter sido elaborada pelo IMT para aprovação pelo Governo, e até tê-la em vigor deverá ser seguida e interpretada pelos intervenientes (no fluxo logístico) tal como é internacionalmente. Até porque o negócio do transporte marítimo contentorizado é uma atividade à escala global, na qual Portugal deverá estar em conformidade com os seus pares.

Isto quer dizer que a partir de 1 de Julho de 2016, também em Portugal, a carga contentorizada, ou melhor o peso bruto do contentor (VGM - Verified Gross Mass) deverá ser pesado e comunicado ao Agente de Navegação/Armador e Terminal pelo carregador (ou outra entidade a quem for delegada esta responsabilidade por este) antes da sua entrada na área portuária, ou ser dada instrução ao terminal/porto para o pesar em seu nome (com maiores custos e sem garantia que haverá tempo e disponibilidade para o fazer em tempo útil para embarcar na viagem prevista, e em função da capacidade do terminal).

Existem dois métodos autorizados para apurar o VGM: o primeiro, e mais fácil, por pesagem do contentor e da carga no seu interior depois de selado, e o segundo, e mais complexo, e que irá exigir uma “auditoria” ao seu processo, de pesagem de todas as partes: embalagens, mercadorias e contentor e o cálculo ou somatório de todas as partes. Em Espanha o segundo método só será autorizado a quem possua uma certificação de qualidade 9001; ao contrário de

...será aconselhável a todos os intervenientes no processo logístico que tenham forma de registar eletronicamente a informação que recebem e que transmitem do VGM e que tenham prova desses registos.

Portugal, em que tal não será exigido, mas será necessário validar o processo para garantir o seu rigor.

As balanças ou básculas usadas para este fim, deverão ser “certificadas” anualmente. O IMT, em consulta ao IPQ, obteve a informação que existem em território nacional mais de 3000 equipamentos destes certificados, não sendo possível determinar quais são para uso próprio ou passíveis de prestarem serviços a terceiros e qual a sua localização, o que daria muito jeito a todos os exportadores e transitários.

O objetivo desta nova obrigação será implementar um maior rigor na aferição e comunica-

ção dos pesos brutos dos contentores, evitando acidentes como ocorreram no passado, de naufrágio por excesso de carga nos navios de contentores. Será permitido uma discrepância na determinação do VGM, num valor de 5% até um máximo de 700 kg, por desvio da balança ou de outros equipamentos envolvidos.

Resta referir que, neste processo, a Alfândega, em Portugal, não tem qualquer influência, porque a esta apenas lhe interessa o peso “líquido” da carga, e não o seu peso bruto com a tara do contentor incluído. Razão pela qual para já esta obrigação não tem ainda impacto na JUP (Janela Única Portuária) e afeta “apenas” os sistemas dos Terminais e Armadores (e dos outros agentes económicos a montante), no planeamento de carga dos navios.

Ao nível dos Sistemas de Informação, consideramos importante ressaltar - tal como fizemos nas duas sessões organizadas pela APAT, AGEPOR e IMT em que participámos, em Lisboa e Leixões - que será aconselhável a todos os intervenientes no processo logístico que tenham forma de registar eletronicamente a informação que recebem e que transmitem do VGM e que tenham prova desses registos. A lei, quando sair, deverá indicar por quanto tempo. A informação sobre o VGM que é importante registar é a entidade que se responsabiliza (indicada como “shipper” no BL) pela informação, a pessoa que assina em seu nome (em maiúsculas), o peso bruto, a data e hora da aferição do peso bruto, e o método pelo qual foi determinado o seu peso.

# SOLAS

EFETUE O SEU TRANSPORTE MARÍTIMO EM SEGURANÇA



Pese em instrumentos  
que cumpram as  
normas



Documente o peso  
bruto corretamente



Não exceda o peso  
máximo útil do  
contentor (payload)

ENVIE AS SUAS INFORMAÇÕES CORRECTAMENTE

Visite o nosso portal [solas.shipperform.com](http://solas.shipperform.com)

# Código IMDG – Navegar é preciso...

Passados mais de 50 anos sobre a sua primeira publicação, em 1965, pela então designada IMCO (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization), organização precursora da Organização Marítima Internacional (OMI), foi agora publicada, em Maio último, a primeira edição integral do Código IMDG versão portuguesa.

A presente edição, que contou com a devida permissão da OMI, esteve a cargo da Tutorial, Lda. que, graças a um conjunto de patrocinadores e apoiantes, tornou possível a adaptação deste importante instrumento para todos os que se relacionam com o transporte marítimo de mercadorias perigosas.

Não é de mais relembrar que o Código IMDG é o Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas, que regulamenta a aplicação do Capítulo VII, Parte A da Convenção Internacional de 1974 para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, Convenção SOLAS e os princípios estabelecidos no Anexo III da Convenção MARPOL, relativa à Prevenção da Poluição por Navios, aplicando-se ao transporte de mercadorias perigosas em embalagens ou em Unidades de Transporte de Carga, como é o caso mais comum dos ISO contentores, mas incluindo também o transporte em veículos rodoviários quando em operações de transporte Ro-Ro, tão importante no transporte marítimo de curta distância...

Apesar da sua já longa existência, o Código IMDG apenas passou a ser de cumprimento obrigatório a partir da aplicação das Emendas 31-02, ou seja, a 1 de Janeiro de 2004. Desde então, com uma cadência de actualização bienal, em sintonia com o estabelecido para o “Regulamento Tipo das Nações Unidas”, o Código já foi sujeito a seis emendas, estando desde 1 de Janeiro em vigor as Emendas 37-14, emendas que poderão ser utilizadas até ao



final de 2018. Em preparação estão já as novas emendas que passarão automaticamente a ser obrigatórias a partir dessa data.

Apesar de a língua inglesa ser a referência no transporte marítimo, a sua utilização, ou a de outra língua, nunca é definida como obrigatória nas disposições do Código (ao contrário do que acontece, por exemplo, com o ADR (transporte rodoviário), em que no transporte internacional se obriga a que determinadas menções sejam feitas na língua do país expedidor e ainda em inglês, francês ou alemão, ou no RID (transporte rodoviário) em que, para além das línguas atrás referidas o italiano é igualmente uma opção entre as línguas obrigatórias) A Organização Marítima Internacional publica versões do Código IMDG em inglês, francês e espanhol, todas consideradas versões oficiais, e a versão inglesa apenas assume primazia em caso de discrepância.

A questão da língua assume especial importância quando grande parte das disposições do Código IMDG é destinada a operações a montante do transporte marítimo, sendo que das 7 Partes do Código é apenas a última que tem como destinatário principal os operadores portuários e as tripulações dos navios, sem prejuízo do necessário conhecimento das demais para garantia de uma operação mais segura. Assim, temos para as 7 partes, que são apresentadas sob a forma de dois volumes:

#### **Parte 1 - Disposições Gerais**

(Enquadramento, definições e conceitos que importam a todos os intervenientes)

#### **Parte 2 - Classificação das mercadorias perigosas**

(Particularmente importante para os fabricantes e expedidores)

#### **Parte 3 - Lista das mercadorias perigosas, disposições especiais e isenções**

(Para que todos possam conhecer as disposições particulares e especiais aplicáveis)

**Parte 4 - Utilização de embalagens e cisternas**

(Especialmente importante para embaladores e enchedores)

**Parte 5 - Procedimentos de expedição**

(Para os que têm de sinalizar a mercadoria ou emitam e verifiquem documentos)

**Parte 6 - Construção e ensaios de embalagens, cisternas e contentores para granel**

(Construtores de equipamentos e os seus utilizadores e organismos de controlo)

**Parte 7 - Requisitos relativos às operações de transporte**

(Para quem efectua cargas/descargas, aceitação e transporte de mercadorias)

Para garantir um adequado conhecimento das diferentes disposições e regras, o Código IMDG, em linha com o que é aplicado também noutros códigos e regulamentos, define como obrigatória a formação de todos os intervenientes em operações em terra, em questões que se prendam com o enquadramento do transporte de mercadorias perigosas e das funções por eles desempenhadas, encontrando-se a formação dos tripulantes dos navios enquadrada na Convenção STCW .

Neste domínio, as regras aplicadas à estiva e segregação das mercadorias assumem especial importância (em muitos casos mais restritivas que no transporte aéreo), tendo sido objecto de uma profunda alteração e sistematização nas actuais Emendas 37 14.

Apesar do caminho já percorrido em matéria de harmonização modal, graças ao “Livro Laranja das Nações Unidas”, existem muitas especificidades e diferenças nos diferentes modos, e em especial com os modos terrestres que inclusive podem variar em função da geografia.

O Código IMDG versão portuguesa poderá desempenhar um papel da maior relevância para todos os profissionais que se dedicam à segurança do transporte marítimo de mercadorias perigosas e cuja pátria não é apenas Portugal, mas sim a língua portuguesa.

*i A designação deriva do inglês, “IMDG Code – International Maritime Dangerous Goods Code”*

*ii Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.*

*iii Designação pela qual é reconhecido o Regulamento Tipo das Nações Unidas, com base na cor da capa.*

## AGEPOR desafia APRAM a instituir “Fórum de Simplificação”



O presidente da Direcção da AGEPOR lançou o repto e a Presidente da Administração dos Portos da Madeira (APRAM) aceitou-o de imediato. Em Julho arrancarão os trabalhos para a criação de um “Fórum de Simplificação” no Funchal.

No passado dia 9 de Junho, a Direcção Nacional da AGEPOR reuniu no Funchal.

Seguiu-se um almoço, onde pontificaram a Presidente da APRAM, Sr. Dr.<sup>a</sup> Alexandra Mendonça bem como os Associados Locais.

Rui d’Orey aproveitou a ocasião para agradecer à APRAM todo o apoio que tem dado à AGEPOR, e também aos Associados Locais pelas contribuições positivas que têm feito chegar à Associação.

Depois de uma palavra de agradecimento ao Presidente da Assembleia Geral da AGEPOR, João Welsh pela cedência das instalações da sua empresa para a reunião de Direcção, o Presidente terminou desafiando a APRAM a instituir no Funchal um “Fórum de Simplificação”.

O desafio foi de imediato aceite, ficando a primeira reunião marcada já para o dia 5 de Julho.



## ECASBA reuniu Seminário em Lisboa

Pela primeira vez, a ECASBA realizou o seu Seminário em Lisboa. Cerca de 70 congressistas, de 25 países, reuniram-se, a 26 de 27 de Maio, na sede da EMSA, para debater temas não só relacionados com o futuro da profissão do Agente de Navegação, mas também com os desafios que a nova legislação vem lançar.

O Director Geral da EMSA, Markku Milly, fez as honras da casa e, após uma visita guiada à “sala de operações”, apresentou a Agência e as áreas mais relevantes em que actua.

Seguiu-se o primeiro painel, dedicado ao tema “Moving into the Logistic Chain”, que contou com apresentações de dois “players” portugueses, a Navex e a Garland, que tiveram oportunidade de transmitir aos presentes a sua experiência enquanto Agentes de Navegação que foram expandindo os seus negócios ao longo da cadeia logística.

O painel seguinte reuniu os actores principais das Associações Europeias do Sector (ECSA, ESPO, CLECAT, FEPOR, ESC e ECASBA) e foi amplamente vivido por todos.

Depois de um dia intenso, os congressistas puderam confraternizar com outros convi-



dados no jantar de gala do Seminário, que decorreu no salão principal da Gare Marítima da Rocha do Conde de Óbidos e que foi um dos pontos altos do encontro.

No segundo dia debateram-se os impactos legislativos na cadeia logística. A presença da DGTAXUD foi certamente importante no debate relativo ao novo Código Aduaneiro Comunitário. Também as questões relativas à Convenção SOLAS e à pesagem dos contentores não ficaram esquecidas, tendo a FONASBA apresentado o “state of the art” recolhido em cerca de 40 países. O Transporte Marítimo de Curta Distância fez também questão de ser tema e os presentes puderam conhecer as últimas novidades através da representante grega da ESN - European Shortsea Network. Finalmente, foram abordadas as questões ligadas à interoperabilidade dos sistemas e à importância da Janela Única Logística no porto de Sines.

Concluiu o Seminário o Presidente da ECASBA, António Belmar da Costa, que se congratulou com o êxito do mesmo e disse sair do evento com a certeza que os Agentes de Navegação sabem bem para onde querem ir.





Na ocasião, Glen Gordon Findlay venceu o apreço e o reconhecimento pela dedicação e o trabalho da AGEPOR em prol da FONASBA e da ECASBA

## Presidente da FONASBA agradece colaboração da AGEPOR

Aproveitando a sua estada em Portugal para participar na reunião de Direcção da FONASBA, e também no Seminário da ECASBA, o Presidente Glen Gordon Findlay fez questão de visitar oficialmente a AGEPOR.

Na ocasião, Glen Gordon Findlay venceu o apreço e o reconhecimento pela dedicação e o trabalho da AGEPOR em prol da FONASBA e da ECASBA, agradecendo a toda a Direcção o facto de permitirem que o Director Executivo, António Belmar da Costa, dedique parte do seu tempo a cargos na estrutura orgânica da FONASBA/ECASBA.

Glen Findlay lembrou também o apoio que sempre recebeu do Dr. Bernardo d'Orey, quando este ocupava o lugar de Presidente da Organização que ele hoje exerce.

Para assinalar a visita, o Presidente da FONASBA ofereceu à AGEPOR, na pessoa do seu Presidente, uma placa comemorativa.



# O NOVO CICLO DOS PORTOS PORTUGUESES

CONGRESSO

## 9/10/2016

10.30H	Embarque no Rio Douro
11.00H	Partida
11.15H	Boas Vindas e Abertura – <b>Rui d’Orey</b>
12.00H	Apresentação APDL sobre o projecto do Douro <b>Raquel Maia (APDL)</b>
12.30H	Ports and Inland Waterways <b>Dimitrios Theologitis (DGMOVE)</b>
13.00H	Almoço
15.30H	O Agente de Navegação e o negócio dos cruzeiros <b>Apresentação de 2 especialistas estrangeiros</b> (a confirmar)
17.00H	Lanche
18.00H	Desembarque e transporte para os Hotéis
19.45H	Transporte dos Hotéis para o jantar
20.15H	Jantar na Quinta da Pacheca
23.00H	Transporte para os Hotéis

## 10/10/2016

08.30H	Transporte dos Hotéis para o Museu do Douro
09.00H	Portugal e o mundo - Perspectivas macroeconómicas <b>Apresentação Vítor Bento</b>
10.00H	Shipping Global <b>Apresentação de especialista da Drewry</b>
11.00H	Coffee Break
11.30H	“O Novo Ciclo dos Portos Portugueses” Estudo PWC e Comunidades Portuárias <b>Vieira dos Santos (C.P. Leixões) e Miguel Marques (PWC)</b>
13.00H	Almoço
15.00H	“O Novo Ciclo dos Portos Portugueses” <b>Lídia Sequeira (Associação dos Portos de Portugal)</b>
15.30H	“O Novo Ciclo dos Portos Portugueses” - A Estratégia para o Futuro: <b>Lídia Sequeira (APP), João Carvalho (AMT), Pedro Galvão (CPC), Rui d’Orey (AGEPOR) com moderação de José Limão</b>
17.00H	Coffee Break
17.30H	Conclusões e Recomendações
18.00H	Encerramento <b>Rui d’Orey e Sr.ª Ministra do Mar</b> (a confirmar)
18.20H	Transporte para os Hotéis
19.45H	Transporte para o jantar
20.15H	Jantar de encerramento no Hotel Six Senses