



AGEPOR

42

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



# Editorial

Na viragem de um novo ano manda a tradição que se faça o balanço do ano que se vai, e também uma lista dos desejos, obviamente positivos, para o ano que chega.

Em 2016 ficaram-nos alguns amargos de boca. Negócios perdidos e atividade diminuída com a greve da mão de obra portuária no porto de Lisboa; níveis irrealistas de fretes com reflexos negativos na remuneração dos Agentes de Navegação; falências que direta ou indiretamente se cruzaram no nosso caminho.

Nuvens negras que já todos pressentíamos no

horizonte, mas que durante o ano se materializaram em tempestades mais ou menos violentas.

Diz o povo que depois da tempestade vem a bonança. Essa é verdadeiramente a lista de desejos que fazemos para 2017. Por um lado, esperar sinceramente que as lições e consequências da greve de Lisboa conduzam a um longo período de paz laboral e prosperidade nos portos. Por outro, que Armadores e Carregadores tenham finalmente percebido não ser mais possível, nem sustentável, que a Indústria do Shipping continue a acumular prejuízos resultantes de excesso

de oferta com tradução em fretes irrealistas.

Se somarmos a esta “pequena” lista, o desejo que o investimento, tão necessário, nos portos portugueses venha a ser uma realidade em 2017, não precisaremos de muito mais para no final do próximo ano estarmos todos um pouco mais sorridentes.

Acabo, aproveitando este espaço para desejar aos Associados da AGEPOR, aos Transitários e Despachantes nossos parceiros nesta Revista, suas famílias, e também a todos os leitores um Santo Natal e um feliz e próspero 2017.



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

## Índice

3

Editorial

4

Destaque

Os Portos Portugueses:  
uma visão a 25 anos  
- Jaime H. Vieira dos Santos

7

Notícias

Capitão do Porto de Leixões no  
“Almoço dos Agentes de Navegação”

8

Notícias

Mulheres do Norte juntas pelo shipping

9

Notícias

Fatura Única Portuária generalizada  
a 1 de Janeiro de 2017

## DESTAQUE

Jaime H. Vieira dos Santos

Presidente da Comunidade Portuária do Porto de Leixões

# OS PORTOS PORTUGUESES Uma Visão a 25 Anos



Num mundo em mudança de paradigma, mudança impulsionada por uma nova era tecnológica onde as certezas de ontem se transformaram em incógnitas de amanhã, o tempo, de hoje, tem de ser de reflexão.

Mas de acção, também!

As Comunidades Portuárias dos Portos Portugueses do Continente (CPPPC), tomando consciência destes factos, empreenderam um Estudo sobre os portos que representam, tendo para o efeito solicitado a colaboração da PwC. Neste tempo de mudança, as CPPPC consideraram fundamental afirmar os Portos Portugueses como constituindo um Sector cujo desempenho tem de ser apreciado pela sua relevância na facilitação do Comércio Internacional Português.

Assim, a análise sobre o tema portuário nacional, focada na afirmação do Sector Portuário Nacional, obrigou à reflexão sobre a sua identidade, a sua confiabilidade e os seus objectivos, para além das respectivas ferramentas com que os concretizar.

As CPPPC entendem que o Sector Portuário Nacional precisa de uma identidade que o projecte para o reconhecimento como Sector confiável em que os carregadores, ao entregarem-lhe as suas cargas, fazem-no com a certeza de que os Portos Portugueses lhes acrescentam valor.

Neste contexto, o Sector Portuário Nacional tem de exhibir perante a Comunidade daqueles que o usam, um conjunto de atributos essenciais que tornem a sua identidade, como sector confiável, clara e sem máculas.

Portanto, a descrição dos atributos essenciais da identidade viria a ser um ponto central da reflexão das CPPPC que o Estudo acolheu. Logo na Introdução, sem qualquer hesitação, marcou-se o sentido do Trabalho dizendo que, “No que respeita aos princípios orientadores, as políticas dos portos do Continente devem orientar-se pelos seguintes princípios:

Pragmatismo  
Qualidade da Oferta Portuária

Sustentabilidade Económica e Financeira  
Sustentabilidade Ambiental e Social”.

Explicitando, a execução deve dar lugar ao diagnóstico (Pragmatismo), a eficiência e a eficácia têm de orientar a política portuária (Qualidade da Oferta), os portos devem gerar os meios financeiros para financiar os seus Planos Estratégicos (Sustentabilidade Económica e Financeira) e devem pautar-se pelas melhores práticas ambientais e sociais (Sustentabilidade Ambiental e Social).

Por outro lado, em complemento, a definição do quadro de tempo em que a circunspecção das CPPPC se projectou, o enunciado da visão integradora da estratégia e, por consequência, a marcação dos objectivos com a elencação das ferramentas que os tornam possíveis, estas circunstâncias, converteram-se em essenciais para dar coerência ao Estudo.

E, assim, o seu capítulo 3 é dedicado à “Visão e Objectivos para os próximos 25 anos” acolhendo uma declaração das CPPPC onde é

evidente uma nova cultura portuária focada na qualidade e na ambição de estar entre os melhores.

“Os portos de Portugal devem actuar no sentido de serem os melhores na protecção e incremento da sua posição competitiva no contexto internacional.”

Comunidades Portuárias

De forma clara, as CPPPC salientam que, melhorar a posição competitiva do Sector Portuário Nacional de modo a aproximar os portos portugueses daqueles que melhor desempenho logístico têm, é por si assumido, sem reservas, como uma meta.

Usando como medida o LPI-Logistics Performance Index, constatou-se que, à data do Estudo, a Alemanha, a Holanda e a Bélgica ocupavam os primeiros lugares do Indicador, encontrando-se Portugal na 26.<sup>a</sup> posição, atrás da Espanha, no 15.<sup>o</sup> lugar.

Parece, pois, evidente que os Países ribeirinhos do Canal da Mancha, na embocadura do rio Reno, essa grande estrada fluvial que conecta o Oceano Atlântico com o coração da Europa, foram os que melhor se adaptaram à evolução da Indústria Logística decorrente das inovações tecnológicas operadas a partir da Revolução Industrial, no Séc. XIX, estendendo-se pelo Séc. XX e chegando até à contemporaneidade das primeiras décadas do Séc. XXI.

Com efeito, ao longo do Século XX, a Indústria Logística, onde o transporte marítimo tem preponderância e, por consequência, o sector portuário também, assistiu a duas gigantescas inovações tecnológicas que determinaram duas Grandes Revoluções nesta Indústria.

A primeira, ocorreu em 1937 com o aparecimento do contentor que, pelas suas características modelares, veio acrescentar ao movimento sequencial das cargas no canal logístico, a sincronização e, por este facto, veio introduzir ganhos extraordinários de eficiência e de eficácia na Cadeia Logística, com a consequente redução dos tempos de trânsito das cargas entre o ponto de origem e o ponto de destino, induzindo, por esta via, substantivas reduções de custo ao longo do canal.

A segunda, ocorreu já na parte final do século passado, à entrada da sua última década, em

1990, com o aparecimento da Internet, uma Técnica de Comunicação e Informação instantânea e massiva, proporcionando “enxurradas” de informação sobre a situação das cargas ao longo da Cadeia Logística, o que permitiu, em unidade com o contentor, que a cadeia logística se estendesse, suportada por princípios científicos, deixando transparecer abordagens conceptuais próprias da Organização Industrial de Produção de bens.

Sublinhe-se, todavia, que a Cadeia Logística Extensa não é uma descoberta do Século XX. Todos recordamos a romântica Rota da Seda que ligou, durante séculos, o Extremo Oriente e o Ocidente. Porém, o seu grau de organização não correspondia aos níveis de organização de hoje, devido à diferença essencial (não de grau)

a segunda Grande Revolução da Indústria Logística, à passagem do Comércio Mundial, de 4 biliões de toneladas de mercadorias, em 1990, para 10 biliões, em 2015, registando um crescimento médio anual de 6%, mais do dobro do crescimento médio anual que se tinha verificado nos 20 anos anteriores, entre 1970 e 1990. O aparecimento da Internet, em 1990, associado às sucessivas adesões à Organização Mundial do Comércio de três países gigantes - a Índia (1995), a China (2001) e a Rússia (2012) -, estes factos em conjunto, produziram um crescimento, sem precedentes, no Comércio Mundial.

Em simultâneo com esta evolução a marca “Made in the Country X” cedeu lugar à marca “Made in the World” e a produção e o consu-

Os portos de Portugal devem actuar no sentido de serem os melhores na protecção e incremento da sua posição competitiva no contexto internacional.

Comunidades Portuárias

entre os mundos daquele tempo e o de hoje. Diga-se, também, e “en passant”, que a nossa Carreira da Índia que, a partir do Séc. XV, ligou Lisboa à Índia, a primeira ligação oceânica em bases regulares que o Mundo conheceu, já usava cientificidade bastante para tornar possível, no dealbar do mundo moderno, a Cadeia Logística Extensa entre a Índia e Portugal. Contudo estávamos, ainda, longe dos níveis tecnológicos e científicos de hoje.

A Cadeia Logística, hoje, proporciona níveis de optimização de processos que só são possíveis quando estão associados a níveis científicos muitíssimo elevados de que o Séc. XV ainda não dispunha.

Ora, a incidência no Comércio Mundial decorrente deste novo ambiente contemporâneo está a ser brutal, assistindo-se, durante

mo dispersaram-se gerando o fenómeno da Globalização em que Todos negociam com Todos, ao qual se veio a juntar, recentemente, o fenómeno da Multipolaridade, onde Todos negociam com Todos mas onde Todos estão enquadrados por Blocos Geopolíticos e Geoeconómicos em que as barreiras de protecção Não Tarifárias ganham expressão sobrepondo-se ao desmantelamento das barreiras de protecção Tarifárias pugnado pela Organização Mundial do Comércio.

De acordo com o “The 18th Global Trade Alert Report”, de 2015, ao nível dos Países, entre 2008 e 2015, foram implementadas, por diversos Países, medidas discriminatórias diversas, por exemplo, na Índia 504, na Rússia 478, nos Estados Unidos 377, na Argentina 344, no Brasil 281, na Alemanha 224 e na China 222

## DESTAQUE

Jaime H. Vieira dos Santos

Presidente da Comunidade Portuária do Porto de Leixões

que, depois, têm tendência a disseminarem-se pelos Blocos Geopolíticos e Geoeconómicos a que estes Países pertencem.

Neste turbilhão do Mundo Moderno, os Portos Portugueses, à data do Estudo, movimentavam, apenas, 83 milhões de toneladas de carga (ano 2014), o que permite concluir que o Sector Portuário Nacional não tem peso internacional para além da serventia da economia portuguesa, deixando a percepção de que Portugal não esteve na linha da frente da Primeira Grande Revolução na Indústria Logística do Séc. XX, impulsionada pelo contentor.

De modo a inflitir este quadro, posicionando o Sector Portuário Nacional no mapa mundial de portos fazendo parte da Rede de Serviço da Economia Mundial, extravasando, portanto, a fronteira nacional e destacando-se na Segunda Grande Revolução na Indústria Logística, impulsionada pelo digital, as CPPPC promove-

das 200 milhões de toneladas no horizonte de 25 anos, até 2040.

Não cabe aqui falar de cada uma das 40 sugestões apontadas no Estudo. Este texto não tem esse propósito e, por isso, não dispensa a consulta do Trabalho para uma análise detalhada do mesmo.

No entanto, mal seria, não explicitar 3 das 40 sugestões que, pela sua dimensão, tornam-se estruturantes do conjunto.

1. A criação de soluções simples através da simplificação processual e da alteração dos métodos de trabalho, o porto leve, é uma condição essencial para a obtenção de ganhos de eficiência e de eficácia no Sector Portuário Nacional.
2. O investimento nas Novas Tecnologias de Informação e de Comunicação e, de forma mais vasta, nas Tecnologias Disruptivas como a automação, a robótica, as energias renováveis e

Index)

### 3. O Foco no Atlântico

Portugal tem uma localização geográfica que nos coloca no centro do maior mercado do Mundo, constituído pela Europa, a América e a África, um mercado que se desenvolve à volta do Oceano Atlântico, com amplos espaços onde o idioma português é o oficial acrescido de outros espaços, igualmente amplos, onde pondera o espanhol, língua afim, formando os dois idiomas, em conjunto, um mercado de 730 milhões de pessoas falantes de, pelo menos, uma destas duas línguas.

O focus no Atlântico surge, pois, como uma oportunidade para o robustecimento do papel do sector logístico português, lê-se no Estudo, o que, em articulação com os portos europeus e beneficiando da implementação do Corredor Atlântico da RTE-T, colocará Portugal na Gate-in / Gate-out da Europa em complementaridade com as portas tradicionais dos portos do Canal da Mancha e do MedWest.

A relevância desta orientação estratégica do Sector Portuário Nacional focada no Oceano Atlântico pode sentir-se melhor constatando que, segundo algumas instituições, o acordo de comércio livre que está a ser negociado entre a União Europeia e os Estados Unidos produzirá um incremento de 8% nas exportações dos Estados Unidos para a União Europeia e de 6% no sentido contrário. Portugal beneficiará de um incremento de 26% nas suas exportações para os Estados Unidos.

Por tudo isto, as CPPPC não podiam deixar de se comprometer com o desenvolvimento do Sector Portuário Nacional, no futuro, pelo que o Estudo termina com a seguinte declaração de vontade:

“As Comunidades Portuárias estarão atentas ao caminho estratégico a seguir, no âmbito dos portos portugueses do Continente, e irão continuar empenhadas, de forma pró-activa, neste esforço de reunir vontades e incluir a voz de todos os stakeholders do sector, para que esta visão estratégica a 25 anos seja um sucesso real, melhorando assim a economia nacional.”

As Comunidades Portuárias estarão atentas ao caminho estratégico a seguir, no âmbito dos portos portugueses do Continente, e irão continuar empenhadas, de forma pró-activa, neste esforço de reunir vontades e incluir a voz de todos os stakeholders do sector, para que esta visão estratégica a 25 anos seja um sucesso real, melhorando assim a economia nacional.

### Comunidades Portuárias

ram esta reflexão e no Estudo assumiram, para 2040, a 25 anos, o objectivo de 200 milhões de toneladas de carga a serem movimentadas nos nossos portos.

Como consegui-lo, é a ambição que se coloca. De forma resumida, na parte final do Estudo, sob o capítulo Coordenadas para Navegação Futura agrupam-se em três títulos:

*Princípios Orientadores*

*Negócio Portuário*

*Focus no Atlântico*

40 sugestões para a acção visando o objectivo

o Big Data, é essencial não só para promover o porto leve atrás referido, mas também

- A integração na Cadeia Logística (a desmarmatização)
- A diminuição do Tempo de Estadia dos navios e das Cargas nos portos
- A articulação eficiente com os demais meios de transporte
- A harmonização e a standardização de procedimentos
- A adopção das melhores práticas internacionais medidas pelo LPI (Logistics Performance

# Capitão do Porto de Leixões no “Almoço dos Agentes de Navegação”

Realizou-se no passado dia 29 de novembro mais uma edição do “Almoço dos Agentes de Navegação”, no Restaurante O Casarão do Castelo, em Leça da Palmeira, que contou com a presença do Capitão do Porto de Leixões, Capitão de Mar-e-Guerra Teixeira Pereira.

No final do almoço, o nosso convidado agradeceu o convite e teve a amabilidade de proferir uma alocução sobre temas da atualidade, mostrando-se ao dispor para trabalhar com a AGEPOR a fim de melhorar os processos já existentes.

O “Almoço dos Agentes de Navegação” realiza-se seis vezes por ano, alternando entre as instalações da AGEPOR em Leça da Palmeira e o Restaurante O Casarão do Castelo, num ambiente de informalidade coloquial, onde se trocam impressões e se abordam vários temas relacionados com a atividade marítimo-portuária e outras matérias conexas.

Para participar nestas iniciativas são, assiduamente, convidadas individualidades com responsabilidades e ligações ao setor marítimo-portuário de Leixões, da área pública e privada, no intuito de abrir a Associação ao exterior, como forma de tornar a respetiva atividade mais conhecida e, reciprocamente, apercebermo-nos do concreto factualismo empresarial, administrativo, social e cultural em que se enquadra.



AGEPOR na crista  
da onda @Canhão  
da Nazaré



# Mulheres do Norte juntas pelo shipping

Começaram por ser três e hoje são cerca de uma dúzia. Mulheres, profissionais da área do shipping, reúnem-se, todas as primeiras quintas-feiras do mês, a Norte. São almoços em que se fala de tudo... menos de trabalho.

Homens não entram, claro!, ou não tivesse tudo começado por os almoços deles não as incluírem a elas. Mas um almoço, um, anual, conjunto não está posto de lado.

À conversa com Suzana Alves e Isabel Azeredo, duas das fundadoras do SWL, ou Women in shipping!

## Como é que nasceu a ideia de se constituir um grupo das mulheres ligadas ao e pelo setor?

**Suzana Alves** - Por ser um setor com poucas mulheres, tradicionalmente, e porque os homens faziam estes convívios entre eles.

**Isabel Azeredo** - Já lá vão uns aninhos desde o dia em que decidimos “concorrer” com o almoço masculino. Estava num almoço na Agepor quando ouvi os nossos companheiros de setor debaterem o local de realização do próximo banquete! Sim, porque no almoço dos homens é para comer “à séria”!!! Comentei com a Fernanda [Carvalho] que deveríamos fazer o mesmo numa versão feminina. A Fernanda

de imediato acedeu e decidimos convidar a Suzana [Alves] para o arranque deste grupo. Assim, em 2012, no restaurante Cafeína, o trio feminino deu o “pontapé de saída” para este simpático grupo, posteriormente batizado de SWL (Miriam), embora sugerisse WIS – Women in shipping!

## Foi difícil angariar aderentes?

**Suzana Alves** - Sim, por não sermos muitas e não estarmos habitualmente em contacto regular.

**Isabel Azeredo** - Julgo que não tem sido difícil “angariar” aderentes, pois as poucas que somos aderem de imediato.

## Quais os requisitos de entrada?

**Suzana Alves** - Ser mulher e estar no setor do shipping.

**Isabel Azeredo** - Naturalmente que “barbas” não entram! Com diz a Suzana, ser mulher e estar ligada ao shipping.

## Há vontade de ir aumentando com mais membros o grupo, ou trata-se de um grupo fechado?

**Suzana Alves** - Sim, a ideia é ir aumentando. De resto, é o que tem vindo a acontecer, no-

meadamente abrangendo já setores relacionados.

**Isabel Azeredo** - Relativamente ao alargamento do grupo, julgo que sempre se beneficia com a entrada de mais membros. Em todo o caso, de uma forma informal há um parecer/votação do grupo sempre que é proposta a entrada de novos elementos.

## Pensam vir a ligar-se a grupos internacionais semelhantes de outros países (como o que existe em Itália)?

**Suzana Alves** - Nunca discutimos esse assunto.

**Isabel Azeredo** - Apesar de nunca se ter falado no nosso grupo sobre o alargamento a outros internacionais, julgo que poderá ser uma mais-valia, conseqüentemente algo a ser discutido.

## Que têm a dizer do grupo do sexo oposto? Julgam haver abertura para, uma vez por ano, ser feito um almoço conjunto?

**Suzana Alves** - Penso que terão ficado satisfeitos por termos tido esta iniciativa, uma vez que a vontade de alargar o grupo a ambos os sexos nunca foi consensual. Julgo que sim.

**Isabel Azeredo** - Em relação ao grupo masculino, acho que seria uma experiência gira podermos juntar-nos uma vez por ano!



# Fatura Única Portuária generalizada a 1 de janeiro de 2017

A FUP (Fatura Única Portuária) tem por base uma deliberação governamental, as Resolução de Conselho de Ministros n.º 12/2016, de 16 de março, que pretende reunir numa única fatura os débitos referentes aos serviços prestados por cinco Autoridades Oficiais que normalmente intervêm na escala de um navio em qualquer porto nacional (Administração Portuária, Capitania, Alfândega, SEF e Sanidade Marítima).

A aplicação deste instrumento em todos os Portos Nacionais está prevista a partir de 2017.

Esta fatura apenas comportará os custos relacionados com a estadia do navio, não estando previsto qualquer outro tipo de despesas, nomeadamente as relacionadas com mercadorias ou faturas de entidades privadas.

À medida que os serviços forem sendo solicitados pelos Agentes de Navegação, serão calculados os custos de cada uma das cinco Entidades Públicas, que resultarão numa única Fatura Portuária final, contendo, devidamente discriminados por Autoridade Oficial, todos os serviços prestados, separados pelos correspondentes subtotaís por Entidade Pública.

As entidades terão quatro dias após a saída do navio para completarem a pré-fatura, dando aos Agentes de Navegação a possibilidade de detetarem erros/lapsos nas mesmas. Ao quinto dia a Fatura Única será emitida, devendo ser liquidada no prazo máximo de 30 dias.

No que respeita aos portos de Lisboa, Setúbal, Sines e Algarve, será possível existirem faturas únicas consoante os intervenientes diretos na escala do navio, nomeadamente através das seguintes “figuras” (papéis assumidos por cada interveniente na escala): Agente Portuário, Husbandry e Agente Protetor. Esta segregação é efetuada e configurada no Aviso de Chegada, onde o Agente Portuário define quem são os restantes intervenientes na escala (quando existirem) e as respetivas responsabilidades nos serviços adstritos a cada interveniente. Os restantes portos encontram-se a estudar a possibilidade de fazer esta segregação.

Em relação ao ponto de situação da implementação da FUP:

- Leixões e Viana do Castelo vão entrar em funcionamento com a FUP dia 1 de janeiro de 2017.
- Aveiro e Figueira da Foz vão entrar em funcionamento com a FUP dia 1 de janeiro de 2017.
- Lisboa vai entrar em funcionamento com a FUP dia 1 de janeiro de 2017, com a diferença de

em Lisboa, por enquanto, não se utilizar a figura de “Husbandry”, pois não existe registo histórico da sua utilização pelos Agentes de Lisboa.

- Setúbal vai entrar em funcionamento com a FUP dia 1 de janeiro de 2017, nos mesmos moldes de Sines.
- Sines e Algarve estão prontos e já a funcionar normalmente com a FUP.



**PORTO DE  
VIANA DO  
CASTELO**

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

**PORTODEVIANA.PT**

# BOAS FESTAS!



## ASSOCIADOS

A. D. Oliveira, Lda.	Leixões
A. J. Gonçalves de Moraes,S.A.	Aveiro
Açorcargas-Agência de Navegação e Cargas,Lda.	Açores
Agência Ferraz - J.M.Ferraz Simões, Lda.	Madeira
Agência de Navegação e Comércio Oceânica,Lda.	Açores
Agência Marítima Eurofoz,Lda.	Figueira da Foz
Agência Marítima Euronave (Porto),Lda.	Leixões
Albano de Oliveira Sucessor,Lda.	Açores
Alphasea - Agência de Navegação, S.A.	Lisboa
Alpi Portugal-Navegação e Trânsitos,Lda.	Leixões
Arenthem-Ag.de Navegação Sociedade Unipessoal, Lda.	Lisboa
Arkas Portugal - Agentes Marítimos e Transportes, S.A.	Setúbal
Atlantic Lusofrete-Afretamentos,Transp. e Navegação,S.A.	Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Sines
Atrans-Agência de Transp. Marítimos e Transitários,Lda.	Açores
Aveifoz - Agência de Navegação, Lda	Aveiro
Bensaúde-Agentes de Navegação,Lda.	Lisboa/ Açores
Blatas, Lda.	Madeira
Burmester & Stuve Navegação,S.A.	Viana do Castelo/ Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Sines
C.M.J. Rieff & Filhos,Lda.	Açores
CMA-CGM Portugal-Agentes de Navegação, S.A.	Leixões/ Lisboa
Contemar-Companhia Marítima de Contentores,Lda.	Leixões/ Lisboa
Delphis-Portugal,Lda	Leixões
DTN - Despachos, Trânsitos e Navegação,Lda.	Leixões
Euroatla-Navegação e Trânsitos,Lda.	Lisboa
Euroline-Navegação e Afretamentos,Lda.	Aveiro
Europa &c Logística, Lda.	Viana do Castelo
Foztrafego-Agência Marítima da Figueira,Lda.	Figueira da Foz
Garland Navegação,Lda.	Leixões/ Lisboa/ Algarve
Green Ibérica-Ag.Mar.Comércio e Transportes,Lda.	Leixões/ Lisboa
Grimaldi Portugal,Lda.	Leixões/ Lisboa/ Setúbal
Hapagloyd Portugal, Lda.	Leixões/ Lisboa
I.C.C.-Ag. de Navegação e de Transp. Terrestres,S.A	Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Setúbal
Ibero Linhas (Porto)-Transportes,Lda.	Leixões
Ibero Linhas Transportes,Lda.	Lisboa/ Setúbal
Ibesmar-Sagemar, Sociedad Unipersonal(portugal), S.A	Leixões/ Lisboa
James Rawes -Navegação,Lda.	Leixões/ Lisboa
JFM Shipping, Lda.	Madeira
Josein-Serviços, Navegação e Trânsitos,Lda.	Lisboa

## PORTOS

## ASSOCIADOS

L.Branco-Navegação e Trânsitos, Lda.	Setúbal
MacAndrews-Navegação e Trânsitos,Lda.	Leixões/ Lisboa
Maersk Portugal-Ag. de Transp. Internacionais,Lda.	Leixões/ Lisboa
Mar-e-Sado-Transportes e Serviços,Lda.	Setúbal
Marmesda Agência Marítima, Lda.	Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Setúbal/ Sines
Marmod-Transportes Marítimos Intermodais,Lda.	Lisboa
Martrans-Navegação, Comércio e Transportes,Lda.	Leixões/ Lisboa
Mediterranean Shipping Company (Portugal)-Ag.Nav.,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	Viana do Castelo/ Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Setúbal/ Sines / Algarve
NTC - Navegação, Transportes e Comércio, Lda *	Lisboa/Leixões
OOCL (PORTUGAL), Lda	Leixões
Orey Comércio e Navegação,S.A.	Leixões/ Aveiro/ Figueira da Foz/ Lisboa/ Setúbal/ Sines
P. & H.-Logistic Services Portugal	Lisboa/ Setúbal
Pinto Basto IV- Serviços Marítimos, Lda.	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. Marítimos e Transportes,Lda.	Leixões/ Lisboa
Sana-Sociedade de Agenciamento de Navios,Lda.	Aveiro
Sealine-Navegação e Afretamentos, Lda.	Leixões/ Aveiro
Sitank - Navegação e Logística, Lda	Sines
Sofrena-Soc. de Afretamentos e Navegação, S.A.	Leixões
Supermaritime Portugal,Lda.	Lisboa
Tarros Portugal - Agentes de Navegação, S.A	Setúbal
Thomé de Castro, Suhrs,Lda.	Açores
TMW Shipping, S.A	Leixões/ Aveiro/ Lisboa
Trana-Agentes de Navegação,Lda.	Leixões/ Aveiro
Transinsular (Açores)-Transp.Mar.Insulares.S.A.	Açores
Transinsular (Madeira)-Transp.Mar.Insulares, Lda	Madeira
Transtrafico-Transportes Internacionais,Lda.	Leixões/ Aveiro
Universal Marítima, Agência Marítima, Lda.	Leixões/ Lisboa
Via Oceano - Agência de Navegação, Lda.	Leixões/ Lisboa/ Madeira
Vitoriatrafego-Agência de Navegação e Trânsitos,Lda.	Açores
Wilhelmsen Ships Service Portugal, S.A.	Viana do Castelo/ Leixões/ Aveiro/ Lisboa/ Setúbal/ Sines/ Algarve
Zanave-Agentes Marítimos,Lda.	Leixões

## PORTOS