



AGEPOR

43

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.

51 milhões de toneladas/ano  
1,5 milhões de TEU/ano



PORTO DE  
SINES

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



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

## Editorial

Para quem como eu ainda conheceu, embora na ponta final, parte do mundo do shipping que o meu colega e amigo Zé Castro tão bem relata no artigo “Histórias doutro tempo”, a sua leitura traz um reavivar de boas memórias e impacta pelo contraste com os tempos de hoje. Recomendo a leitura do artigo a todos os que folhearem este número da revista.

O mundo do shipping mudou muito nos últimos anos e, tal como tantas outras indústrias, passou quase que num ápice de um ambiente de relações, de presença, de comunicações dis-

tantes e intensos contactos pessoais, para um ambiente de comunicações imediatas, mais frequentes, que nos tornam presentes mesmo na ausência, mas no qual as relações são, na maioria dos casos, mais distantes.

O ambiente do shipping de antigamente era pontuado de histórias pitorescas e deliciosas, que animavam o dia-a-dia das Agências, e vinco a imagem de uma época. Cada nova história era motivo para bons momentos de convivência entre profissionais tão concorrentes como amigos, cujos quotidianos se cruzavam

ininterruptamente no Infante, no Porto, e no Cais do Sodré, em Lisboa. Dos mais antigos quem não se lembra desses tempos e dessa animação?

Foi precisamente a pensar neles, e também na preservação de uma memória que se pretende que fique registada, antes que se perca, que a AGEPOR entendeu lançar o desafio que ficou batizado por “Histórias doutro tempo”. O Zé Castro deu o nome e o pontapé de saída, ficamos agora à espera do contributo de outros tantos que viveram e atravessaram essa época.

## Índice

3

Editorial

4

Destaque

Rui Cunha, Diretor de Operações  
Portuárias e Segurança da APDL  
Porto de Leixões com navegação noturna

7

Histórias doutro tempo

José Castro  
Eu ainda sou do tempo...

8

Opinião

Pedro Esteves  
O Agente de Navegação:  
um diálogo permanente entre  
a Lei e a Vida



**DESTAQUE**  
**Comandante Rui Cunha**  
Diretor de Operações Portuárias e Segurança da APDL



## Porto de Leixões com navegação noturna

Desde dezembro último, o Porto de Leixões melhorou significativamente as condições de operacionalidade, permitindo a entrada e saída de navios de maiores dimensões durante um período mais alargado do dia... e da noite. Em declarações à Revista AGEPOR, o Comandante Rui Cunha, Diretor de Operações Portuárias e Segurança da APDL, dá conta deste e de outros projetos para melhorar a competitividade de Leixões.

### **A navegação noturna é agora possível no Porto de Leixões. Como foi o processo até estar tudo operacional?**

Rui Cunha - Todos os portos têm os seus sistemas de ajudas à navegação, que sendo exteriores ao navio, por isso independentes dos sistemas de bordo, são um contributo indispensável à segurança da navegação marítima e fluvial, nas aproximações aos portos e barras, nos canais e docas interiores do porto.

De entre os diversos sistemas de ajudas à navegação, a balizagem e o assinalamento marítimo são usados desde o início da navegação marítima, para assinalar perigos e as entradas das barras e portos. A diversidade de marcas que foram surgindo de país para país e, por vezes, dentro do mesmo país, de porto para porto, constituíram em si mesmo um problema, levando marinheiros, ainda que experientes, a cometerem erros na navegação e governo das suas embarcações.

Da necessidade de sistematizar e harmonizar os sistemas de balizagem, a Associação Internacional de Sinalização Marítima (IALA - International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authority) desenvolveu um projeto de balizagem universal, que foi adotado em 1980 na reunião de Tóquio, do qual resultou a divisão do mundo em duas áreas (A e B), harmonizando a informação contida nas bóias e a sua leitura e interpretação.

O Porto de Leixões tem, por isso, todo o seu sistema de assinalamento marítimo cumprindo estas regras e aprovado no seguimento do parecer das autoridades competentes nacionais. São bem conhecidos o farol do quebra-mar, o farol da Boa-Nova - que define o eixo da entrada - e os faróis dos molhes interiores de acesso à bacia do anteporto, não existindo então qualquer marca ou enfiamento nas docas interiores.

A modernização e reforço de todo o sistema de Assinalamento Marítimo foi, assim, uma das ações de investimento de reconhecida necessidade que foi implementada durante os dois últimos anos e que se dividiu em duas fases. A primeira fase levou a efeito a modernização dos faróis já existentes com a substituição das lanternas por sistemas de “leds”, que permitem mais baixos consumos, aumento da sua visibilidade e alcance, e rigor nos setores de luzes.

Na segunda fase foram montados novos faróis de setores de alta visibilidade no exterior do porto, que definem cones de aproximação segura à entrada, identificando também a zona de resguardo ao quebra-mar, evitando assim riscos de aproximação excessiva ao molhe. Foi montado um novo farol para melhor definição do enfiamento do eixo de entrada, bem como três postes (5m), com lanternas de alta definição e precisão, que definem toda a largura do canal interior até à ponte móvel, bem como o seu eixo.

A aquisição e montagem dos quatro faróis referidos revestiu-se de elevada complexidade, por terem de ser montados dentro da área do terminal petrolífero. Este facto implicou a obrigatoriedade de aquisição de caixas de proteção para as lanternas dos faróis com certificação especial (ATEX - atmosfera potencialmente explosiva), de forma a cumprir os altos padrões de segurança observados pelo terminal e tendo em conta a sua proximidade aos navios em operações de carga e descarga.

Não havendo disponíveis no mercado, houve necessidade de encontrar um fornecedor com capacidade para as produzir, testar e certificar por entidades competentes de forma a poderem ser aceites pelos critérios de segurança do terminal. Da mesma forma, a sua montagem implicou a observação de rigorosos procedimentos de segurança, que decorreram com a colaboração e acompanhamento próximo dos técnicos de segurança do Terminal Petrolífero.

#### **Porque surgiu a necessidade de implementação deste sistema? O que mudou?**

Rui Cunha - A necessidade decorre de duas razões distintas. A primeira das quais foi resolvida com a fase 1 do projeto. A modernização dos faróis existentes impôs-se pelo facto de que, devido ao aumento de intensidade do ambiente luminoso da cidade e que envolve o porto, as luzes dos faróis foram perdendo a sua visibilidade, sendo avistados com dificuldade durante a aproximação ao porto.

Por outro lado, com o crescimento que temos conhecido do tamanho dos navios, o Porto de Leixões, como de resto a maior parte dos portos no mundo, tende numa primeira fase

**... todas as estratégias que o porto, com os seus parceiros, venha a adotar para criar soluções de transporte integrado que sejam facilitadoras para a agilização e fluidez dos fluxos de carga na sua área de influência serão determinantes para a sua competitividade.**

a desafiar os seus próprios limites físicos para dar resposta à pressão criada pela dimensão do navio, garantindo-se sempre que são mantidos os mais elevados padrões de segurança da navegação e da manobra.

Assim, o incremento e modernização dos sistemas de ajudas à navegação, que garantam maior eficiência e eficácia na determinação da exata posição do navio a cada momento do seu percurso até à atracação ou saída da área portuária, são, entre outras, melhorias que permitem potenciar a otimização dos espaços portuários em relação ao tamanho do navio que os pretende praticar.

O condicionamento de entradas e saídas com luz do dia de navios com determinado porte ou tipo de carga (hidrocarbonetos/gás), é também uma prática adotada pelos portos quando tendem para o seu limite operacional. Assim o Porto de Leixões, de igual forma, adotou no passado recente idênticas medidas adicionais de segurança procurando dar resposta aos navios cada vez maiores que nos procuram. Com o projeto já em funcionamento foram retiradas as restrições na saída de navios que estavam sujeitos a manobrar apenas com luz do dia e foi alargado o leque de navios de entrada. Será feita nova avaliação e ajustamentos com a experiência entretanto consolidada.

A diferenciação entre a saída e entrada, sobretudo de navios de maior porte, fundamenta-se nos níveis de dificuldade da própria manobra. Ao largar, o navio parte de uma posição

estática e vai incrementando ou mantendo a sua velocidade para a saída mantendo o eixo do canal. Na entrada, pelo contrário, a redução e paragem do navio no espaço disponível para efetuar rotação e o acompanhamento do trabalho dos rebocadores, exige uma clara visibilidade do espaço de manobra, grandemente afetada pelas zonas de luz e sombra projetadas pelos cais. A fase final até à atracação, na maior parte das vezes em marcha a ré, para atracar entre navios, em espaços mais exíguos, reveste-se de um nível de dificuldade superior ao largar e sair.

#### **Em sua opinião, que outros passos poderão ser dados para tornar o Porto de Leixões, a nível operacional, ainda mais competitivo?**

Rui Cunha - Como é do conhecimento, o Porto de Leixões está na fase final da elaboração do seu Plano Estratégico até 2026, que tem motivado uma ampla discussão e partilha de informação entre todos os parceiros e entidades da comunidade portuária.

A riqueza da diversidade de abordagens e competências que têm sido trazidas ao grupo de trabalho irá permitir uma clara definição dos objetivos estratégicos para a próxima década. Alguma dificuldade que se tem vindo a evidenciar com a falta de espaço para movimentação de carga, tem sido ultrapassada com a constante melhoria dos processos de negócio associados ao despacho do navio e da carga, tirando partido das capacidades relacionadas com a inovação e as tecnologias de informação e comunicação, aposta que continuará a ser determinante para a competitividade, garantindo a fluidez do porto e potenciando a redução do tempo de permanência dos navios e carga no cais, e a melhoria da qualidade do serviço prestado.

A inovação na forma de fazer negócio, reinventando a função do porto como um nó da cadeia logística, mas reforçando as suas capacidades para criar soluções de intermodalidade integrantes da rede logística na área de influência do porto, potenciando o seu alargamento na captação de cargas, pela oferta de serviços de valor acrescentado de que a Plataforma Logística poderá ser catalisadora, parece-me



ser um desafio que concorre para a competitividade e para a eventual reorientação da vocação do porto, sem perder o seu ADN, como porto “gateway” que serve, antes do mais, o seu “hinterland”.

Parece, pois, que todas as estratégias que o porto, com os seus parceiros, venha a adotar para criar soluções de transporte integrado que sejam facilitadoras para a agilização e fluidez dos fluxos de carga na sua área de influência serão determinantes para a sua competitividade.

A JUL - Janela Única Logística, enquanto sistema integrante de diferentes plataformas de negócio em rede, envolvendo clientes, prestadores de serviços e outros atores logísticos, garantindo a interoperabilidade e concorrendo para soluções otimizadas e customizadas de transporte, parece ser também uma aposta de competitividade do porto, ao criar o suporte necessário à formalização e acreditação de cadeias multimodais de transporte otimizadas em que o porto afirma o seu posicionamento na cadeia logística.

O aumento da capacidade de resposta para poder acolher navios de maior porte, que passa necessariamente pela ampliação das infraestruturas portuárias, mas também pela otimização das existentes, pela sua reafetação a tipos de carga e ou linhas, que garantem a regularidade na cadeia de abastecimento em que operam, para os quais o nível de qualidade e eficiência dos serviços é indispensável à sua sustentabilidade.

A sustentabilidade ambiental é também uma aposta na competitividade, porquanto motiva a oportunidade de diferenciação, se se apostar na inovação nos processos de movimentação de alguns tipos de carga, que exigem aos portos particular e especial atenção no que respeita à sua relação com a cidade em que se integram, no que o Porto de Leixões é um caso particular pela sua inserção urbana, que partiu do mar para dentro na procura do seu espaço e quer ser reconhecido pela cidade como um polo de criação de riqueza e de empregabilidade, onde se desenvolvem operações seguras e ambientalmente corretas. A continuação dos investimentos já levados a efeito e em curso nesta área é também um importante fator de competitividade.

## Eu ainda sou do tempo...

Surpreendido com o convite para escrever alguma coisa contando histórias do meu tempo, mais surpreendido fiquei por coincidir com o meio século desde que iniciei a minha actividade profissional; visto que “aterrei” no Cais do Sodrê na Páscoa de 1967.

Morando na Rua Direita de Cascais, sempre achei curiosos aqueles senhores fardados que da minha janela via passar todos os dias. Ao saber que iam embarcar naqueles navios para Lisboa, fartava-me de pedir à minha mãe para me deixar ir também, quando crescesse. (Pilotos da Barra naquele tempo andavam fardados.)

Mal eu sonhava...

Respondendo a um anúncio; ingressei neste sector por mera casualidade, de tal modo que a princípio nem percebia bem em que raio de coisa me estava a meter. Depois, feliz da vida porque se realizava um sonho de criança. Registe-se que o meu primeiro ordenado foram 600\$00. Valia o que valia... Como referência, note-se que almoçava na FNAT, na Rua Victor Cordon, por 2\$50.

Como primeiro grande mestre tive o Sr. Eduardo Repas Gonçalves, a quem ainda hoje continuo a prestar respeitosa homenagem. Figura característica, castiço e ímpar na nossa praça. Filho da Sr.<sup>a</sup> D. Aurélia Repas, lavadeira de roupa dos navios, originária de Caneças. Possuidor de conhecimento profissional e experiência de vida incomparável. Da parte da tarde... era uma festa.

- Logo de início fui “pioneiro” no capítulo da contentorização. Mandaram-me ao cais do Beato medir um dos primeiros contentores (da CTI) que chegaram a Lisboa. Efectivamente, ninguém na época fazia ideia das várias medidas dum contentor de 20'. O Beato não tinha nada a ver com hoje, era tudo terra batida, lamaçal quando chovia. Onde está o TMB começava

uma praia para jusante ocupando todo o espaço do terminal de contentores que, entretanto, começou a ser construído.

- Incontáveis os carimbos que coloquei, conhecimentos de embarque e manifestos que fiz. Tudo tirado naquelas máquinas horríveis a álcool e devidamente pronto e separado por vários envelopes bem antes da saída do navio. Passados tempos, por cada erro era penalizado em ter de ajudar (levar a pasta) do chefe, Sr. Mário da Luz Coelho, sempre que este (a quem também presto respeitosa homenagem) ia a algum navio.

- Um belo dia, estava um navio de entrada para ir descarregar sucata no cais do Lixo (Poço do Bispo jusante), chego junto do Sr. Coelho e digo: “Vamos embora, que o navio já vem por aí acima”. Ao que ele me responde: “Já estou farto de perceber que só se engana quando os navios lhe agradam. Vá sozinho!!! Livre-se de fazer asneira!!!”. Fiquei sem saber se havia de rir ou de chorar. Assim de repente vi-me iniciado como caixeiro de mar, cargo que vim a desempenhar durante bons anos.

- Na época, cada agência fazia a sua própria estiva. Além do atendimento propriamente dito do navio, havia que seguir as operações de estiva. Acaba não acaba... dar ou não dar a fala... dar prolongamento. Era um drama permanente mas muito interessante. Incomparável com os dias de hoje.

- Durante muito tempo atendi cerca de 200 navios por ano, vivi casos pitorescos, tentarei aqui retratar alguns dos meus primeiros anos. Conheci gente fantástica ou menos boa, mas como ponto de honra nunca deixei que dissessem mal do meu país, apesar dos tempos que vivíamos. Certa vez, um comandante Holandês começou a gozar comigo, vocês não têm isto, nem aquilo, nem etc., etc., nem sequer têm

a Playboy. Ao que eu (já um bocado encurralado) disse prontamente: “Para quê? Temos melhor ainda, temos as Caldas!”. Resumindo: depois de muita gargalhada, como o navio cá ficava no fim-de-semana, a tripulação foi toda de autocarro. Se fosse mentira pagava eu. Na segunda-feira, quando cheguei a bordo ia rebentando a rir, o navio (paus de carga) estava todo enfeitado tipo árvore de natal. À chegada a Roterdão voltaram a decorar o navio. Dá para imaginar?

- As cargas movimentadas sempre foram muito variadas, mas do tempo em que não havia contentores eu lembro algumas que movimente particularmente curiosas. Sal para o Biafra, durante a guerra; desse país que nunca foi, guardo ainda uma linda nota de “one pound”. Ossos de choco para Itália. Alfarroba para a Escandinávia. Palha e madeira para as Canárias. Miolo de pinhão para a Jordânia. Areia para Gibraltar. Cortiça para a Índia (porque estávamos de relações super-cortadas, manifestava-se para Cádiz e eram feitos outros de Cádiz para a Índia). E... uma vez rebentou-se um caixote que trazia preservativos, os estivadores divertiram-se todos a fazer balões. Cenário indescritível dentro do porão.

- Olhando para a tecnologia de hoje, é difícil imaginar como se trabalhava quando nem fotocopiadoras nem telex existiam. Quando se montou o telex, esquecemo-nos de avisar a senhora da limpeza. Certa noite, fugiu em pânico quando aquela máquina começou a escrever sozinha. De manhã apareceu no escritório ainda toda assutada a contar o sucedido. Em certa medida, até os contactos com os navios pouco tinham evoluído desde as caravelas. Estávamos limitados aos telegramas, por vezes usando códigos um bocado complexos. Lloyd’s tinham uns livros próprios para códigos. Na incerteza

da hora de chegada, era frequente ficarmos uma eternidade esperando a informação hora a hora dos pilotos.

- Navios a sair, depois de reparar na Lisnave, tinham alterações e cancelamentos frequentes. Minha mulher já não podia ouvir falar em determinado navio. “Mas quantas vezes é que esse já saiu?”. Uma noite telefonei para casa: “Pronto, está tudo testado, papelada toda feita. Navio está ao largo, vou lá à meia-noite e é garantido”. Assim foi. Depois das despedidas, quando chego à lancha vem uma gritaria lá de cima. Um oficial, ao deitar, espreguiçou-se e desencanaçou o maxilar. Imagine-se numa época em que telemóveis nem em sonho... convencer uma farmácia às 02:00 a vender Valium10 sem receita, ir a casa do médico, encaixar o maxilar, voltar para o meio do rio. Depois, chegar a casa às 06:00, explicar este filme todo e... recomençar novo dia de trabalho, porque tinha outro navio a chegar.

- Contactos com as diferentes autoridades ainda hoje fazem parte do dia-a-dia do caixeiro de mar, mas na época tínhamos a famosa PIDE/DGS. Entre outras, faziam as funções do actual SEF e, como em todo o lado e todo o sempre, havia uns melhores que outros. Sarnei-lhes tanto a cabeça e não descansei enquanto não vi a minha ficha: “Contacto permanente com comunistas. Inofensivo”.

- Cedo comecei a trabalhar com navios comunistas, sobretudo Búlgaros e Alemães orientais, mas também raridades como Checos, Húngaros e até da Coreia do Norte; e depois, regularmente com Soviéticos, de 1974 até 76. Antes, aos navios comunistas, tinha de ir um agente da Secção Central da PIDE. Não percebiam nada de navios. Certa vez, um ficou muito aflito porque o navio estava a sair e estava ainda um Português a bordo. Tive uma trabalhadeira para

lhe explicar as funções do Piloto da Barra e garantir que aquele não ia fugir de certeza.

- Todos estes navios, por sua vez, também tinham a sua polícia política. Disfarçada, mas sabíamos como os identificar. Certa vez, um comandante Alemão oriental diz-me todo contente: “Sabes, já não temos Stasi a bordo”. Aquilo depois foi um “bota abaixo” desgraçado. Passado meses voltou cá e eu, desbocado, logo à chegada estiquei-me na conversa. Ele ficou tão aflito que eu percebi que voltara a haver Stasi. O agente em causa desmanchou-se a rir e identificou-se. Obviamente não se falou mais no assunto.

- Certa vez, num navio Soviético a carregar para os Grandes Lagos, levanta-se uma discussão à volta do plano de carga. O capitão não aceitava determinada carga, o que para nós daria uma grande “bronca” com o carregador. A páginas tantas o capitão afirma “Não. Porque eu é que vou para o Canadá” ao que eu irrefletidamente argumentei “... e eu vou para a Sibéria”. O ambiente gelou!!! Tudo isto em longas fracções de segundo. O “KGB” perguntou-me: “Que é que tem a Sibéria?” e eu, com o ar mais inocente possível, “É mais frio que o Canadá”. Rapidamente virei-me para o capitão discutindo o plano de carga. O ambiente continuou mais frio que na Sibéria; tratei de sair logo que possível e acabou por carregar como eu queria.

- Acontecia por vezes haver relações familiares nas tripulações Búlgaras. Certo navio tinha uma criança e levei o filho dum colega para brincarem. Acabámos por lhe oferecer um comboio. À saída, fui sujeito a um inquérito louco. Porque fizeste assim, porque fizeste assado. Nós na Bulgária temos tudo, temos isto e mais aquilo, etc., etc.. Os pais, encostadinhos a um canto, aflitos. Deixei que ele terminasse a lenga-lenga e argumentei “Tenho

a certeza que lá na Bulgária tens isso tudo. Mas aqui, tens?? Não!! Então eu dei um, qual é o problema??” O polícia ficou sem jeito e acabou a conversa. Os pais nem sabiam o que fazer. Às escondidas vieram dar-me uma garrafa de... “Pedro Domecq”. Também fiquei sem saber o que fazer.

- Estava um navio a atracar no cais livre de Alcântara Sul para carregar para o Mar Vermelho, quando um estivador reparou que a nossa bandeira estava de pernas para o ar. Começou num berreiro desgraçado. Tentei acalmá-lo, sem sucesso. 25 de Abril ainda quente. Vai de chamar nomes “Filhos desta e da outra/fascistas/capitalistas/imperialistas etc., etc.”. Estava armado um autêntico comício junto à popa do navio. Aqui resolvi mudar de tática, passei a dar-lhe conversa até o portaló estar montado. Por essa altura disse-lhe: “Tenha calma, para quem não conhece a nossa bandeira, não é fácil de distinguir a parte de cima”. Voltou ao mesmo chorrilho de insultos. Ficou com a maior cara de parvo quando respondi: “Pois, mas você também não percebe nada de bandeiras, nem vê que este navio é comunista, se você percebesse alguma coisa via que esta bandeira é Alemã Oriental”.

- Da Coreia do Norte tive um único navio. Arribado com avaria. Vinha com tanto medo que não deixava ninguém entrar a bordo antes do Cônsul. Ninguém, nem sequer o piloto em Cascais. Hilariante. Tivemos de inventar maneira do Cônsul falar para bordo. Checoslovaco também só tive um, em 1975. Primeiras eleições. Toda a noite a ver os resultados, parecia a votação do festival da canção. Às 02:00, telefonam os Pilotos. Navio em Cascais para desembarcar um tripulante com uma tremenda

diarreia. O que eu pensei e lhe desejei não pode ser aqui escrito.

- A Holland America Line enviou três navios para fazer remodelação na Lisnave. Três escalas particularmente trabalhosas, cerca de um mês cada navio, com episódios incríveis. No “Rotterdam” até aliu a parede da doca 13. A certa altura, as lojas dos vários navios trocaram as jóias entre si e sobrou uma quantidade que deveria ser enviada para Londres. Todos os pedidos e requerimentos foram-nos recusados, mesmo quando sugerimos à Alfândega cobrar uma taxa *ad valorem*. Veio então um indivíduo, que alcunhamos de James Bond, para “tratar” do assunto. Quando explicado tudo o que tínhamos feito, ficou aflito porque ia falhar na sua missão. Então, entrou em acção o desenrascanço nacional. Embarcámos o indivíduo como tripulante, no dia seguinte foi desembarcado, requerendo um GF para acompanhar a bagagem até ao avião.

- Com estas e muitas outras, certa manhã chego ao escritório dizendo que “se isto não acaba dou em maluco!”. Nessa noite havia sonhado que estava a fretar um cacilheiro. Algures a meio desse dia, quando o navio deveria manobrar do largo para o cais, verifica-se uma avaria que não permite levantar o ferro. Perde a maré para atracar e combinámos que partiria do largo para Cascais na manhã seguinte para fazer experiência de máquinas. Eis quando me lembrei “O que vou fazer com os 200 tripulantes que chegam da Indonésia num avião fretado à meia-noite?”. Gargalhada geral no escritório. Foi uma festa, toda a gente a querer ver-me fretar um cacilheiro.

- Tive um navio escola de Singapura, da NOL, vários dias a descarregar papel na ponta da

muralha da Rocha. Tripulantes eram tantos que eu nem tinha passes amarelos suficientes. À chegada, o capitão perguntou se Lisboa era segura para os cadetes. Disse-lhe que teriam a resposta daquilo que fizessem, murros, facas, pistolas ou nada. Ao que ele disse “ótimo, então é pacífico”. No dia seguinte, aparece-me no escritório um taxista “clássico” do Cais do Sodré, a pedir para ir lá baixo. No táxi estava uma “moça” furiosa. Tinha ido a bordo fazer um serviço e tinha sido roubada, só tinha reparado quando chegara a casa. Já não sabia bem quem era ele, mas ameaçou que sendo esse o único navio que cá estava com “chinocas” um iria ficar marcado nessa noite. Pedi calma e que fossem a bordo depois das 17:00 porque eu iria lá antes disso, falar com o capitão. Este fartou-se de rir e o assunto depois foi tratado. À saída, lá estava o “criminoso” de cabeça rapada a esfregar o convés e a ser gozado pelos colegas.

- Navios que vinham com cereal dos Estados Unidos era normal estarem um mês a descarregar ao largo. Certo comandante dum navio do Niarchos explicou-me que um oficial havia deixado uma namorada completamente “doida” lá nos States e pediu-me para a apanhar caso ela viesse para Lisboa, visto que, entretanto, tinha chegado a mulher. Sem saber bem o que fazer, pelo sim pelo não telefonei para a TWA, contando o sucedido. Incrivelmente, passado uns dias telefonaram-me de volta: tinham-na localizado e estava no aeroporto à espera de instruções.

Por aqui termino o meu historial interminável. Quem conhece esta actividade sabe bem que toda a gente tem histórias incríveis, eu certamente não passo de um caso normalíssimo.



# O Agente de Navegação um diálogo permanente entre a Lei e a Vida

Naturalmente, não poderia começar esta minha colaboração com a revista da AGEPOR de outra forma senão falando sobre os Agentes de Navegação. Num quadro legislativo complexo, referente a uma atividade de risco intenso e de exponencial responsabilidade, e num modelo de negócio tal como o Shipping se afigura nos dias de hoje, dotado da complexidade inerente à sua transnacionalidade, é compreensível um modelo de sinergias entre operadores, plurilocalizados por todo o globo, conexicionados entre si por relações de cooperação comercial tendentes à máxima efetivação do negócio. Admitindo que o proprietário do navio (*shipowner*) nem sempre é o Armador, e que este último as mais das vezes contrata um Gestor de Navios (*shipmanager*) para proceder ao armamento por conta do Armador – procedendo, as mais das vezes, à contratação do pessoal de bordo – *maning* –, que a gestão comercial do navio diverge da gestão náutica – e que uma e outra, sendo complementares, não dependentes, e admitindo ainda que a cadeia de seguros de casco&máquina, carga, etc., é geralmente complementado por P&I Clubs... tudo se complica quando é preciso representar esta gente toda em cada local onde um navio pode escalar – escala comercial ou escala técnica – ou arribar. Essa função cabe, geralmente, aos Agentes de Navegação.

Mas, afinal, o que é um Agente de Navegação? (...neste momento, muitos esboçarão sorrisos e pensarão: “- sou eu!”)

O Agente de Navegação é um representante do Proprietário do Navio ou do Armador (que podem não coincidir, podendo ser pessoas diferentes), cabendo-lhe a prática de todos os atos jurídicos necessários à boa escala do navio, representando o Principal tal como se fosse ele mesmo o próprio a agir diretamente e sem recurso a mandatários.

Nos termos da Lei, “a atividade do agente de

navegação rege-se pelas disposições legais aplicáveis ao mandato com representação e, supletivamente, pelas disposições respeitantes ao contrato de agência” sendo que “nos poderes do agente de navegação incluem-se sempre os de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores e dos gestores dos navios cujo despacho o agente tenha requerido”. Vê-se, portanto, que a atividade de Agente de Navegação assenta em três pilares: O contrato de agência celebrado entre o Agente (de navegação) e o Principal (o Proprietário do Navio ou o Armador); A Lei Civil, que regula o mandato com representação (e que é aplicável por força do Decreto-Lei n.º 202/98); e, por último, o Decreto-Lei n.º 264/2012, de 20 de dezembro, que regula o Regime Jurídico do Acesso à Atividade de Agente de Navegação, sem prejuízo do disposto no Decreto-Lei n.º 178/86, de 3 de julho, que regula o Regime do Contrato de Agência.

Na prática, o Agente de Navegação será Agente do Navio (*port agent*) ou da Carga (*cargo broker*) –ou de ambos – sendo nomeado pelo Armador. No caso de navios afretados, haverá um Agente do Navio nomeado pelo Armador, podendo ainda ser nomeado pelo Proprietário do navio um Agente Protetor (*owners protective agent*). O Agente de Navegação é um sujeito dotado de poderes de representação, através de um mandato com representação, pelo que o Agente de Navegação tem de agir não só por conta, mas em nome do Principal – este facto é decisivo para efeito da apreciação da responsabilidade do próprio Agente de Navegação perante o Principal e perante terceiros. Nos casos em que o Agente de Navegação possui já o contrato de agenciamento, este imputa-lhe direitos e deveres, conformados pela vontade das partes e com o conteúdo mínimo exigido pela Lei. Tal conteúdo mínimo está limitado ao facto de o contrato ser escrito e identificar as partes,

conferindo os poderes de receber citações e notificações judiciais em representação dos proprietários, dos armadores e dos gestores dos navios cujo despacho o agente tenha requerido (e, naturalmente só destes!). As competências resultantes do Art.º 3.º do Decreto-Lei n.º 264/2012, são competências supletivas que podem resultar do próprio contrato de agência, sendo a sua aplicação subsidiária e não obrigatória. O Contrato de Agenciamento de Navios é um contrato consensual e formado ao abrigo da liberdade contratual.

Ao momento da receção do navio, geralmente o Agente de Navegação já possui o contrato de agenciamento devidamente assinado. Porém, muitas são as vezes em que mesmo já tendo sido nomeado pelo Principal, o Agente de Navegação ainda não possui em seu poder o contrato de agenciamento assinado. Não deve o Agente de Navegação, no entanto, negligenciar o atendimento ao navio, por razões várias, pelo que nestes casos pode e deve agir como Gestor de Negócios, “protestando” juntar o ausente contrato com a brevidade possível. O Agente de Navegação traz às suas costas o pesado ónus (mal remunerado pelos Principais) de exercer, nos portos para que esteja registado, a atividade de agente de navegação, assumindo, em nome próprio ou em nome dos seus clientes, toda e qualquer forma legítima de defesa ou de proteção dos interesses correspondentes, nomeadamente as relativas à retenção de navios ou de cargas por créditos seus ou dos seus clientes sobre o dono, destinatário ou interessado no navio ou na carga a reter, e ainda todos os demais direitos decorrentes do contrato de mandato. Para tanto, o Agente de Navegação deverá prestar garantia financeira, a favor da autoridade portuária, para assegurar o pagamento dos serviços prestados e para cobrir danos causados a clientes e a terceiros no exercício da sua atividade, por ações e

omissões suas, dos seus representantes ou das pessoas ao seu serviço, pelas quais possam ser civilmente responsabilizados.

Vejamos, então, quais as responsabilidades do Agente de Navegação:

Numa primeira análise, as responsabilidades contratuais resultantes do Contrato de Agência e das relações entre o Agente de Navegação e o Principal. Assim, o cumprimento das obrigações consignadas no contrato, aplicando-se o tradicional princípio do pontual cumprimento dos contratos, de base recíproca e com caráter

bilateral. Lembrando as palavras de um bom Amigo: “Os contratos são para cumprir e não para indemnizar!”

Numa segunda análise, as responsabilidades resultantes da relação entre o Agente de Navegação e a Autoridade Portuária, no cumprimento das imposições feitas pela autoridade portuária, aplicáveis ao Agente de Navegação como representante do Armador, nos exatos termos em que seria exigível ao próprio Armador. O Agente de Navegação devidamente licenciado tem deveres de informação e comunicação para

com a Autoridade Portuária – hoje, através da JUP – e pelos quais deve comunicar e informar tudo quanto seja necessário e essencial para a boa gestão da escala do navio em porto. Assim, não só a questão burocrática da entrada e da saída do navio, mas também questões de segurança da navegação e das próprias estruturas, como avarias na máquina ou no sistema de governação, doenças ou epidemias a bordo, dificuldades da tripulação...

Por último, e numa terceira análise, as responsabilidades extracontratuais resultantes dos danos causados pelos atos ou omissões do Agente de Navegação ou qualquer seu funcionário – os Caixeiros de Mar – e que possam importar perdas e danos para terceiros, sejam outras embarcações sejam obras de arte – cais, molhes, etc.. A responsabilidade do Agente de Navegação é ilimitada, sendo igual à responsabilidade do Principal que, em última reação, pode exigir ao Agente de Navegação, na competente ação de regresso, os montantes suportados em indemnizações.

E desengane-se o leitor a pensar que a responsabilidade do Agente de Navegação está limitada ao valor da caução prestada à Autoridade Portuária. Essa caução garante até ao seu limite as obrigações do Agente de Navegação, mas não as limita, porquanto, é aconselhável a subscrição de Seguros de Responsabilidade Civil elevados e cláusulas de limitação de responsabilidade até ao limite do capital seguro, sem prejuízo de recurso a P&I Clubs, nos mesmos termos em que o fazem os Principais. É que, em jeito de reflexão, os danos causados a terceiros por atos ou negligência do Agente de Navegação são sempre imputáveis diretamente ao navio e ao Proprietário e/ou Armador – mas estes, na pureza dos princípios, irão sempre exigir o regresso, o que é legítimo. Mesmo nos casos em que as Seguradoras e os P&I Clubs assumem as responsabilidades indemnizatórias por atos ou omissões – e não os simples Acts of God – que causem danos, nada obsta que estes venham assacar responsabilidades a quem, tendo, por força de contrato, o dever de prevenir e evitar a produção do dano, nada tenha feito nesse sentido.



Potencial disponível  
ao serviço da região.



viana.apdl.pt