



AGEPOR

48

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)

# Urge criar condições para atrair o investimento

E num repente, quase sem se dar por isso, lá passou mais um ano. Um ano que, como todos, nos trouxe coisas boas, mas também coisas menos boas, e até algumas mesmo más.

O ano, na memória coletiva, ficará, para sempre, tristemente marcado pelas mortes nos incêndios que assolaram o País. Infelizmente mostraram-nos o tanto que ainda há a fazer para garantir a segurança do bem mais precioso que todos temos – a vida! Neste final de ano quero aqui deixar, em nome dos Agentes de Navegação, uma palavra de conforto a todos os que sofreram mais diretamente esta tragédia.

Este foi um ano no qual o mundo do shipping se continuou a concentrar e a consolidar materializando ameaças e oportunidades a todos no Setor. Esta concentração e consolidação dos armadores veio permitir uma maior racionalização

de meios e custos, traduzida no anúncio de resultados bem positivos em 2017. Como sabemos, números positivos trazem ao Setor a estabilidade, a confiança e sustentabilidade futura de que, afinal, todos precisamos.

Uma referência para o papel cada vez mais importante que as cadeias logísticas têm na organização do comércio global. Os portos deixaram, assim, de ser os pontos de chegada e de partida, mas antes passaram a elos importantes de toda uma cadeia que se quer funcional e ótima. Se os portos portugueses não se adaptarem rapidamente às condições técnicas e operacionais que permitam as escalas da maioria dos navios e serviços no mercado, outros o farão, e a cadeia logística apenas substituirá um dos seus elos por outro. A oportunidade está exatamente no inverso. Na antecipação da modernização da maioria dos

portos portugueses ultrapassando competitivamente os seus vizinhos.

É, pois, importante e urgente a materialização efetiva do Plano de investimentos que o Governo prevê para os portos. É fulcral para Portugal que em 2018 o País crie, e esta é uma tarefa de todos nós, as condições para conseguir atrair os investidores e o investimento que farão a diferença.

Um Santo Natal e um ótimo 2018.



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

## Índice

- |          |   |           |  |
|----------|---|-----------|--|
| <b>3</b> | <b>Editorial</b><br>Urge criar condições para atrair o investimento / Rui d' Orey               | <b>7</b>  | <b>Atualidade</b><br>Homenagem ao Eng. Brogueira Dias  |
| <b>4</b> | <b>Opinião</b><br>Janela Única Logística<br>O futuro está a chegar a Portugal / Carlos Oliveira | <b>8</b>  | <b>Opinião</b><br><b>PJá</b> é Natal... Como devemos entender a Jurisprudência? / Pedro Carvalho Esteves |
| <b>6</b> | <b>Atualidade</b><br>Órgãos Sociais para o triénio 2018/2020                                    | <b>10</b> | <b>Boas Festas!</b>  |



**OPINIÃO**  
**Carlos Oliveira**  
 Consultor em Transporte Marítimo

# Janela Única Logística

## O futuro está a chegar a Portugal

Os portos portugueses e o sistema logístico de Portugal estão na linha da frente das evoluções que se fazem sentir no comércio mundial. As TIC há muito que contribuem decisivamente para a modernidade de empresas e instituições do nosso país; no entanto o futuro começa a ser uma realidade no que concerne a um grande passo que finalmente está a ser trilhado, no âmbito da implementação de uma JUL – Janela Única Logística!

Não foi necessário termos vivido muitos anos para apreciarmos a evolução que nos permite hoje ter acesso a informação, nos nossos escritórios (e nas nossas casas), imprescindível para cumprirmos as nossas missões com eficácia e, cada vez mais, eficiência.

Os tempos das constantes deslocações, dos inúmeros contatos telefónicos, do preenchimento de inúmeros formulários e requerimentos, aguardando “pacientemente” que se fizesse luz e obtivéssemos respostas concretas para as nossas necessidades, está, felizmente, cada vez mais afastado da realidade de todos.

Se há apenas alguns anos o nosso país deu um passo gigantesco com a implementação da JUP – Janela Única Portuária em todos os portos nacionais, agora só necessitamos de dar sequência à grande transformação de mentalidades operada com a sua entrada em funcionamento.

Vista à distância de 34 anos (1993, com a entrada em funcionamento dos primeiros Centros de Despacho de Navios em portos portugueses), toda essa evolução parece ter acontecido ontem.

Entretanto, o mundo avançou!

Entretanto, as próprias organizações internacionais, nomeadamente as Nações Unidas, a Organização Marítima Internacional, a União Europeia, a Organização Mundial Aduaneira, a Organização Mundial de Comércio, entre outras, contribuíram decisivamente para o estudo e aprofundamento

do espírito de simplificação, desburocratização, harmonização e desmaterialização de processos e de procedimentos.

É hoje visível e palpável que evoluímos!

É hoje uma realidade que fomos capazes de fazer progredir as pessoas e as organizações, melhorando a qualidade do desempenho e tornando-nos mais eficientes.

Para esta evolução inúmeras organizações e pessoas deram o seu contributo. Começando nos portos nacionais, passando pelas entidades oficiais que souberam acompanhar os desenvolvimentos que se iam operando, pelos agentes de navegação e outras empresas que decisivamente contribuíram para que a evolução fosse uma constante.

E é grato verificar que muitos estiveram, desde o início, na linha da frente da criação e implementação de novos modelos e novas práticas que transformaram e modernizaram o sistema portuário português.

Atualmente, o desafio continua a ser muito interessante!

Depois das evoluções que foram acontecendo nos últimos anos, há que dar mais um passo no sentido de proporcionar aos diversos intervenientes da cadeia logística uma oportunidade de poderem executar a sua missão de uma maneira

mais célere e com ganhos substancialmente maiores para o consumidor.

E, já que falamos em consumidor, justo será salientar que este é o principal beneficiário das evoluções operadas!

Ao colocar em sintonia os intervenientes, estamos a contribuir para que as operações possam ser mais eficientes. Ao transmitir, em tempo real e com fluidez, a informação necessária para a tramitação dos processos, de meios de transporte e mercadorias, estamos a fazer com que os intervenientes possam apreciar e decidir sobre a sua autorização no mais curto espaço de tempo. Ao desburocratizar estamos a tornar muito menos onerosa a operação.

E é com este espírito que devemos avançar para o novo passo. A construção da JUL – Janela Única Logística.

Vivemos atualmente mais uma “revolução” que é comum designar-se como a sociedade 4.0 (havendo já quem fale na 5.0...)

Mais não será do que a “evolução natural” de todo o trabalho já realizado e que vem conseguindo excelentes frutos. Ou seja, dentro do mesmo espírito de evolução, a JUP transformar-se-á “naturalmente” em JUL.

Esta transformação, embora natural, fará com



O projeto da JUL é mais um passo no sentido da criação de algo que virá a contribuir decisivamente para que os portos portugueses (e, de uma maneira geral, o sistema logístico nacional) deem mais um passo tendo em vista uma posição de vanguarda no contexto europeu.

que os portos portugueses e o sistema logístico nacional passem a poder ser considerados ainda mais na proa do que se passa a nível europeu e mundial.

Mais uma vez, o contributo de todos os intervenientes no setor dos transportes nacionais de mercadorias será fundamental para que se consigam atingir os objetivos preconizados. Ao nível da União Europeia, foram inúmeros os contributos para que se pudesse melhorar, não só a movimentação de navios e mercadorias nos portos, mas igualmente proporcionando um melhor conhecimento da realidade portuária e sua interligação com o meio envolvente. Neste sentido foram financiados inúmeros projetos que contribuíram decisivamente, não só para um melhor conhecimento da realidade portuária europeia e a movimentação de mercadorias e navios nas águas do espaço europeu, mas igualmente proporcionaram conhecimento para justificar a criação de legislação e práticas inovadoras. No âmbito dos projetos que, nesta área, vieram a desenvolver conhecimento no espaço europeu, é

justo salientar alguns, nomeadamente: MoS - Motorways of the Sea, MIELE – Multimodal Interoperability E-services for Logistics and Environment Sustainability, AnNa – Maritime Single Window, SeaHorse – Safety Enhancements in Transport by Achieving Human Orientated Resilient Shipping Environment, SafeSeaNet.

Estes e outros projetos europeus servirão, com certeza, de inspiração para o atual desenvolvimento do projeto JUL – Janela Única Logística. Temos presente que o comércio marítimo e a logística são setores muito específicos e de elevada complexidade, com uma multiplicidade de atores (públicos e privados) com interesses nem sempre compatíveis!

Para que o atual projeto de criação de uma JUL venha a ter sucesso, é nosso entendimento que deverão ser envolvidos, desde o seu início, todos as entidades e empresas que nos portos têm intervenção no movimento de navios e mercadorias, bem como outras atividades que com eles tenham relações diretas e/ou indiretas. Deste modo, será justo salientar o trabalho já iniciado de envolvimento dos parceiros, através do Despacho da Senhora Ministra do Mar n.º 2061/2017, de 17 de fevereiro, que criou o Grupo de Trabalho que tem por missão implementar a Janela Única Logística. Será com certeza mais fácil atingir o objetivo de implementação da JUL, desde que todos os intervenientes possam sentir-se, desde o início, parte na construção do projeto.

Ainda a nível nacional, convirá realçar a importância do projeto de criação da JUL, uma vez que faz parte do conjunto de projetos do Programa Simplex + 2016, para implementação a partir de 2018. No entanto, para que este projeto possa conseguir atingir os seus objetivos, torna-se imperativa uma ampla colaboração interinstitucional, e um abraçar do projeto por todos, como um objetivo nacional.

“Portugal está na moda” é uma frase que invariavelmente se vai ouvindo e interiorizando!

Mas para chegarmos, nos nossos dias, a este estado de aceitação interna e externa do espírito de não menoridade, foi necessário atravessar períodos mais conturbados de inferiorização e desalento.

Os portos portugueses, em particular, já há muito que vêm traçando um rumo de modernidade que tem sido reconhecido, não só pelos operadores internos, mas igualmente nas mais diversas instâncias internacionais, e os seus representantes nos grupos de trabalho internacionais vão sendo cada vez mais respeitados pelo seu conhecimento da atividade e, fundamentalmente, pela sua capacidade de operacionalizar o futuro.

O projeto da JUL é mais um passo no sentido da criação de algo que virá a contribuir decisivamente para que os portos portugueses (e, de uma maneira geral, o sistema logístico nacional) deem mais um passo tendo em vista uma posição de vanguarda no contexto europeu.

Mas terá que ser um projeto ganho!

Para que isso possa acontecer, será necessária a colaboração de todos os atores e, fundamentalmente, a capacidade de produzir algo que seja reconhecido como o melhor, mais eficiente, seguro e moderno instrumento de troca de informação entre todos.

O princípio de que a informação só tem de ser introduzida uma única vez e em seguida circular por todos os intervenientes terá de ser alargado a todos os intervenientes, independentemente dos sistemas que utilizam. A comunicação entre os diversos sistemas de informação vai ser uma realidade!

Com a concretização da Janela Única Logística dar-se-á mais um passo na implementação de orientações nacionais, europeias e internacionais, fazendo com que os portos portugueses e o sistema logístico nacional continuem a trilhar o rumo certo no sentido da modernidade e capacidade de reinventar o futuro.

# ÓRGÃOS SOCIAIS PARA O TRIÉNIO 2018/2020

## Assembleia Geral

Presidente	João Welsh	JFM Shipping, Lda.
Vice-Presidente	Carmo Lobo	OOCL (PORTUGAL), Lda

## Conselho Fiscal

Presidente	Gualdino Louro	Green Ibérica - Ag. Marítimos, Com. e Transportes,Lda).
Vogal	Eduardo Monteiro	Agência Marítima Eurofoz, Lda.
Vogal	Mário de Sousa	Delphis Portugal, Lda.

## Conselho Nacional

Viana do Castelo	Óscar César Burmester	Burmester & Stuve Navegação,S.A.
Leixões	Francisco Mora Fernanda Carvalho Luis Paz da Silva	Ibero Linhas (Porto) Transportes, Lda. MacAndrews - Navegação e Trânsitos, Lda Marmedsa-Agência Marítima, Lda.
Aveiro	João Valdemar António José Azevedo	Navex - Empresa Portuguesa de Navegação, S.A. Trana- Agentes de Navegação, Lda.
Figueira da Foz	Raúl Pires Simões Capão	Foztráfego - Agência Marítima da Figueira, Lda.)
Lisboa	M <sup>a</sup> Helena Ribeiro Mark Dawson Rui d'Orey	Pinto Basto - Navegação, S.A. Garland Navegação, Lda. Orey Comércio e Navegação, S.A.
Setúbal	Marcello di Fraia Luís Branco	Grimaldi Portugal, Lda. L. Branco - Navegação e Trânsitos, Lda.
Sines	Carlos Catarino Carlos Vasconcelos	Barwil-Knudsen, Agente de Navegação, Lda. Mediterranean Shipping Company (Portugal), S.A
Portimão	Francisco Andrade e Sousa	Pinto Basto IV-Serviços Marítimos, Lda.
Açores	Américo Nunes	Bensaúde Agentes de Navegação, Lda.
Madeira	Cátia Esteves	Transinsular (Madeira) - Transp. Mar. Insulares, Lda.

# Homenagem ao Eng. Brogueira Dias

Realizou-se no passado dia 14 de novembro, no Restaurante Terminal 4450, na gare de passageiros do Porto de Leixões, o habitual almoço dos Agentes de Navegação, desta vez tendo como convidado especial o Sr. Eng. Brogueira Dias.

No final do almoço, o Sr. Eng.º Brogueira Dias agradeceu o convite da AGEPOR, e aproveitou para recordar a sua carreira e a evolução do setor marítimo e portuário. Não deixou também de refletir sobre o futuro do Setor.

A AGEPOR fez questão de agradecer a amizade e disponibilidade que o Sr. Eng.º Brogueira Dias, ao longo dos mais de 40 anos ao serviço

da APDL, sempre demonstrou aos Agentes de Navegação.

Assim, e para que recordasse para sempre os Agentes de Navegação, foi-lhe oferecido um cachimbo que seguramente irá ter um lugar especial na sua coleção.

Sublinhe-se que o almoço teve uma elevada

adesão dos Associados, numa manifestação de agradecimento e homenagem para com o convidado.

Notem-se ainda as presenças dos ex-Presidentes da Direção da Delegação de Leixões, os Drs. Joaquim Azeredo, Pedro Araújo e Óscar Burmester.



PORTO DE  
**VIANA DO  
CASTELO**  
— APDL —

Potencial disponível  
ao serviço da região.



[viana.apdl.pt](http://viana.apdl.pt)



## OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

# JÁ É NATAL...

## Como devemos entender a Jurisprudência?

Ao longo destes últimos meses, tenho feito um exercício bimensal de reflexão sobre temas de Direito Marítimo, ou com ele relacionados, e que sejam do interesse quer dos Agentes de Navegação, quer dos Transitários, ou até dos Despachantes Oficiais... e, de resto, de todos a quem esta revista chega e que dedicam algum do seu tempo à leitura. Esta é uma época festiva. Natal – tempo de Paz e família – e Ano Novo – tempo de olhar para trás, ver o que se conseguiu, o que ficou por fazer, o que falta fazer, e traçar novos objetivos para o Novo Ano. Neste artigo irei refletir sobre a Jurisprudência Marítima, a luz da justiça maritimista Portuguesa. Será, naturalmente, um texto rápido em virtude de só haver um tribunal marítimo – o de Lisboa – e sabendo que este tem pouco aviamento. Falássemos da jurisprudência arbitral de Londres e teríamos muito com que nos entreter. Poucos são os acórdãos com o descritor “direito marítimo”, se se pesquisa a jurisprudência do Tribunal da Relação de Lisboa – tribunal de recurso para as decisões do Tribunal Marítimo de Lisboa - publicados em [www.dgsi.pt](http://www.dgsi.pt). E dos existentes, a maioria nem sequer é polémica.

Então, o que é a Jurisprudência? Antes de mais uma fonte mediata de Direito. Em Portugal, a jurisprudência não tem carácter obrigatório – com exceção dos Acórdãos Uniformizadores de Jurisprudência, que na minha ótica são tão inconstitucionais quanto eram inconstitucionais os Assentos –, ao contrário do que acontece em Inglaterra e nos Estados Unidos onde a regra é a dos precedentes judiciais (ou precedentes lógicos – como alguns, como eu, gostam de chamar). Mas a jurisprudência é muito útil para perceber as tendências judiciais em matéria de decisão. O grave de tudo isto é

que quem confere decisões em sede de recurso muitas vezes sabe ainda menos da matéria do que o Juiz “a quo”.

No Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa, no Processo 79/12.2TNLSB.L1-2, diz o Juiz Relator, no seu sumário: “4. - Desde a introdução de contentorização nos transportes, nomeadamente marítimos, os contentores podem pertencer tanto ao próprio armador, o qual constitui parte ou acessório do veículo transportador, ou mesmo pode ser arrendado ou adquirido pelos próprios interessados, para que possam ser utilizados no transporte de suas cargas.” Para o MM Desembargador, um contentor é uma coisa imóvel e, portanto, podendo ser dada de “arrendamento”. Mas em 6. do mesmo sumário já considera a coisa móvel quando diz “A expressão “demurrage” vem a ser consagrada no ramo de comércio internacional para designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado, e ao qual se aplicam as regras do contrato de aluguer.” Ora, aqui é chamado todo o comércio internacional para dizer que o atraso na entrega do contentor se chama “demurrage”.

Depois, mais abaixo, na fundamentação de Direito, mistura contrato de transporte com contrato de transporte marítimo, alegando no final que “Com efeito, o contrato de transporte de mercadorias por mar é disciplinado pela Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimento de Carga, assinada em Bruxelas em 25.08.1924, a que Portugal aderiu por Carta de 05.12.1931, publicada no DG, I Série, de 02.06.32, e que foi tornada direito interno pelo Decreto-Lei

n.º 37.748, de 01.02.50, e, subsidiariamente, pelas disposições do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21/10. É assim imperativamente regulado, quer se trate de transporte internacional, quer de transporte interno, embora neste último caso se tenha de recorrer também ao disciplinado nos artigos 366.º a 393.º do Código Comercial. Conforme decorre do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 352/86, de 21/10, contrato de transporte de mercadorias por mar “é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria de um ponto para outro diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denominada frete”. Presumo que para este magistrado, o transporte fluvial de mercadorias também se reja pela convenção. Com tanta misturada, já só mesmo citar “n” autores para acabar por justificar afinal que “A ideia de utilizar contentores, como unidades de carga, surgiu na década de 1960, designando-se por contentorização o processo que foi iniciado nessa década, sob o impulso de um empreendedor norte-americano e, posteriormente, globalizado na década de 1980, consistente no uso de contentores para o transporte de mercadorias, principalmente no transporte marítimo. Após muitas controvérsias por conta da existência de dimensões bem variadas e não uniformes, a maioria dos países passaram a adotar, a partir de 1968, como padrão, as especificações e dimensões dos “containers” propostas pela International Standards Organization (ISO), embora em alguns países as dimensões American Standards Association (ASA) ainda sejam aplicadas.

No final de 2014, a International Maritime Organization (IMO) aprovou alterações à Convenção Safety of Life at Sea (SOLAS), para entrarem em vigor no dia 1 de julho de 2016, exigindo





... neste Natal, peço ao Pai Natal jurisprudência da boa, especialização e conhecimentos técnicos e científicos dos Magistrados nas decisões que tomam...

que cada contentor de exportação tenha peso verificado como condição para carregamento a bordo de um navio. Esta medida dirige-se particularmente a armadores, mas envolve toda a cadeia de transporte de carga contentorizada. O seu cumprimento compromete carregadores, transitários, embaladores, transportadores e operadores de terminais marítimos. Presentemente, milhões de unidades/ano circulam no mundo, as quais são identificadas com as marcas de seus proprietários, local de registo, números, tamanhos, tipos, definição de espaço e peso máximo. Os contentores deixaram de ser simples caixas fechadas, possuindo atualmente diversos tipos diferentes para se adequarem as mais variadas necessidades, tais como, contentores para cargas refrigeradas (“reefe”), para cargas secas (“dry”), ventiladas ou cargas líquidas (“tank”). Os módulos mais conhecidos são os de 20 e 40 pés, cujas características e tamanhos utilizados em cada tipo de transporte variam de acordo com o tipo e natureza da carga transportada. No início da época de contentorização, os contentores pertenciam aos armadores. Entretanto, surgiram também as empresas locadoras de contentores, que os exploram comercialmente, mediante um sistema padronizado de aluguer. O contentor, seja qual for a modalidade de transporte utilizado (marítimo, rodoviário ou ferroviário),

pode pertencer tanto ao próprio armador, o qual constitui parte ou acessório do veículo transportador, ou pode mesmo ser arrendado ou adquirido pelos próprios interessados, para serem utilizados no transporte de suas cargas. Pertencendo ou não ao armador, é sabido que o contentor deve ser retirado, pelo destinatário (ou expedidor/destinatário) após a conclusão do transporte, devendo ser devolvido no prazo estipulado, sob pena de este incorrer no pagamento de sobrestadia (“demurrage”), devida justamente pelo atraso na devolução do equipamento. A expressão “demurrage” vem a ser consagrada no ramo de comércio internacional para designar a remuneração devida ao transportador marítimo pela continuação da utilização de contentores e a não devolução desse equipamento no prazo de utilização estipulado. Tal cobrança tem como princípio a devolução dos contentores fora do prazo contratualizado, sabendo-se que os mesmos são essenciais para a realização de novos transportes, sem os quais os armadores precisam alterar a sua logística e incorporar novos equipamentos para atender

às suas solicitações, deslocando contentores vazios de outros portos ou mesmos países. Importa, todavia, ter em consideração que os conceitos de “demurrage” e “free time” não são coincidentes. O “free time”, há muito utilizado em todos os transportes marítimos de mercadorias, refere-se ao período livre para utilização do contentor pelo destinatário da carga, durante o qual não há incidência de “demurrage”, período que pode variar, dependendo da negociação acordada entre as partes contratantes. É certo que a natureza jurídica da “demurrage” não tem sido unívoca. Pode considerar-se que se trata de uma cláusula acessória do próprio contrato de transporte marítimo (cláusula penal), ou, ao invés, de um contrato associado ao contrato de transporte marítimo, mas autónomo, de locação.” Com tantos conceitos e diversidade de autores e citações, podíamos contar com interessantes acórdãos elucidativos da evolução jurisprudencial dos tribunais superiores... mas não parece. Portanto, neste Natal, peço ao Pai Natal jurisprudência da boa, especialização e conhecimentos técnicos e científicos dos Magistrados nas decisões que tomam, e... Eu e a minha equipa – a PMCE Advogados – desejamos a todos os leitores, seus colaboradores e respetivas famílias um Feliz Natal e um Magnífico ano de 2018.

# BOAS FESTAS!



## ASSOCIADOS

A. D. Oliveira, Lda.	Leixões
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
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/Setúbal/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
Boluda Lines Portugal,Lda.	Lisboa
Burmester & Stuve Navegação,S.A.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/ Sines
C.M.J. Rieff & Filhos,Lda.	Açores
CMA-CGM Portugal-Agentes de Navegação, S.A.	Leixões/Lisboa/Sines
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
NOGARPORT 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
L.Branco-Navegação e Trânsitos, Lda.	Lisboa/Setúbal/Sines

## PORTOS

## ASSOCIADOS

MacAndrews-Navegação e Trânsitos,Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal
Maersk Portugal-Ag. de Transp. Internacionais,Lda.	Leixões/Lisboa
Mar-e-Sado-Transportes e Serviços,Lda.	Setúbal
Marmedsa Agência Marítima, Lda.	Viana do Castelo/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	V. do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/ Sines/Algarve
NTC - Navegação, Transportes e Comércio, Lda *	Leixões/Lisboa
OOCL (PORTUGAL), Lda	Leixões
Orey Comércio e Navegação,S.A.	Leixões/Aveiro/Fig. Da Foz/Lisboa/Setúbal/Sines
P. & H.-Logistic Services Portugal	Lisboa/Setúbal
Pinto Basto IV - Serviços Marítimos, Lda.	V. do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Pinto Basto Navegação,S.A	Leixões/Lisboa
Portmar-Agência de Navegação,Lda.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Madeira
Romeu Portugal-Ag. Marítimos e Transportes,Lda.	Leixões/Lisboa
Sana-Sociedade de Agenciamento de Navios,Lda.	Aveiro
Sealine-Navegação e Afretamentos, Lda.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro
Sitanik - 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, Sucrs,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
Wec Lines-Ibero Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal/Sines
Wilhelmsen Ships Service Portugal, S.A.	V. do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Zanave-Agentes Marítimos,Lda.	Leixões

## PORTOS