



AGEPOR

49

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)

# Objetivos da AGEPOR para o futuro do setor

Volto neste Editorial aos objetivos que elenquei no discurso que proferi no almoço de tomada de posse da Direção que vai presidir o destino da AGEPOR no mandato 2018/2020. Tal como disse, é no contexto global do shipping, do avanço da digitalização e do trabalho com as Entidades Públicas e demais stakeholders que se enquadram alguns dos principais objetivos da AGEPOR para o futuro próximo. Estou consciente que o alcançar destes objetivos não depende apenas desta Direção. Depende sim de todos os Agentes de Navegação, mas também daqueles que na cadeia logística conosco constroem, todos os dias, um Setor mais competitivo e mais forte. Conto com todos.

Os objetivos:

1- Empenho e dedicação ao projecto da JUL – Janela Única Logística. Tal como Portugal foi pioneiro e referência na Europa com a JUP / SDS desejamos que volte a sê-lo com a JUL. Com a EMSA sediada em Lisboa, será certamente mais fácil manter a via aberta e procurar liderar o

modelo de referência que for encontrado na Europa.

2- Obter progressos urgentes em matérias relacionadas com a Alfândega. Fizemos um inventário exaustivo que já foi enviado à Direção-Geral.

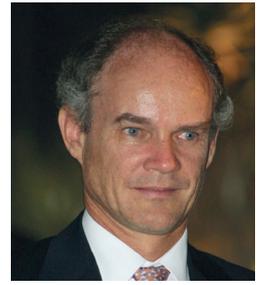
3- Simplificação de tarifários. Temos em curso um processo estreito de colaboração com a DGAM para melhorar o das Capitánias, que esperamos possa chegar brevemente a bom porto. Sabemos que a simplicidade, a transparência e a previsibilidade de custos são um fator relevante na tomada de decisão de qualquer Armador quando escolhe os portos de escala.

4- Clarificação formal do processo das declarações de isenção de IVA que são passadas pelos agentes de navegação. O nosso papel de representantes dos armadores é claro e está consagrado no nosso Estatuto, na Lei. Não faz sentido que interpretações de forma tentem frustrar o conteúdo de fundo da Legislação Comunitária nesta matéria. Fizemos um trabalho

exaustivo, com o apoio dos melhores fiscalistas, para procurar assegurar clareza inequívoca nesta matéria que tem um enorme impacto na nossa competitividade, absoluta e relativa, quando comparados com os nossos congéneres europeus.

5- Alterações ao Estatuto do Agente de Navegação. Apesar de recente, o Estatuto atualmente em vigor necessita de modificações conforme submetido em detalhe ao Ministério do Mar.

6- Promover a concretização de investimento nos portos portugueses.



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

## Índice

3

### Editorial

Objetivos da AGEPOR para o futuro do setor / Rui d' Orey

4

### Atualidade

Tomada de posse da Direção Nacional juntou quase 100 convidados

8

### Opinião

Agenciamento Simplex?  
Futuro Complex!  
/ Pedro Carvalho Esteves

10

Cronograma Formação AGEPOR 2018

# Tomada de posse da Direção Nacional juntou quase 100 convidados



Potencial disponível ao serviço da região.



Cerca de uma centena de convidados participaram, em Lisboa, no passado dia 17 de janeiro, no almoço que marcou a tomada de posse da Direção da AGEPOR eleita para o triénio 2018-2020. O novo Executivo, escolhido pelos membros do Conselho Nacional saído do recente ato eleitoral, é presidido por Rui D' Orey, em representação da Orey Shipping, que assim inicia o seu segundo mandato, e integra também, como vice-presidentes, Carlos Vasconcelos, em representação da MSC Portugal, João Valdemar, em representação da Navex, Francisco Mora, em representação da Ibero Linhas, e Óscar Burmester, em representação da Burmester & Stüve.

No discurso que proferiu, o Presidente da AGEPOR, além de agradecer aos anteriores e novos membros dos Órgãos Sociais e de lembrar a evolução recente do shipping a nível mundial, deixou bem vincadas as prioridades da AGEPOR para o próximo futuro, em prol da atividade, do desenvolvimento económico do País e, claro, da afirmação dos Agentes de Navegação.

O almoço, realizado no restaurante Estufa Real, em Belém, Lisboa, contou com a presença da maioria dos Associados da AGEPOR e de representantes das Entidades e Autoridades ligadas direta ou indiretamente ao Setor Marítimo-Portuário.









## OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

# Agenciamento Simplex? Futuro Complex!

Desde há alguns anos a esta parte, tem sido recorrente falar de processos e procedimentos simplificados e desmaterializados da Administração Pública. As medidas “Simplex”, sendo boas medidas, começam a passar das marcas. Por um lado, porque simplificam de mais, e pelo outro, porque tanta simplificação, mais dia menos dia, acaba em complicação. É verdade que, até à ideia do “Simplex”, Portugal era um país pequeno e complicado, demasiado burocratizado, e que perdia competitividade para os seus parceiros internacionais devido ao “complicómetro” acelerado com que as coisas lentamente se iam fazendo. Se a rapidez era inversamente proporcional à complicação, a verdade é que a agilização “Simplex” atual é potenciadora da rápida complicação do sistema.

Ao mar, o “Simplex” chegou pela JUP – Janela Única Portuária – e, como se não bastasse, a ideia alargou-se à FUP – Fatura Única Portuária –, estando “na forja” a JUL – Janela Única Logística.

Melhor que JUP, FUP e JUL, só mesmo teletransportar as mercadorias para o destino...

Enquanto o “Simplex” não criar, por via legislativa, o teletransporte das cargas – com a sua tradicional obrigatoriedade – então lá teremos que ir usando os instrumentos implementados, ainda que imperfeitos e cheios de armadilhas.

A Janela Única Portuária é, então, o sistema informático de suporte a todas as requisições de serviços a prestar aos navios, atos declarativos e pedidos de licenças efetuados pelos armadores ou pelos seus representantes legais, e dos respetivos registos de serviços prestados, despachos e autorizações emitidas pelas autoridades e prestadores de serviços nos portos nacionais.

A Fatura Única Portuária por Escala de Navio constitui o documento de cobrança que agrega a faturação ou liquidação de todas as entidades públicas prestadoras de serviços aos navios, no ato do despacho de largada, para cada escala de navio, tendo como instrumento de suporte à sua concretização o sistema informático designado por Janela Única Portuária.

A JUL (Logistic Single Window) é, de facto,

uma rede de plataformas que interoperam entre si, construídas e suportadas por diversas organizações e realidades comerciais, mas capazes de providenciar aos clientes uma oferta integrada de serviços logísticos D2D, enquadrando os processos Business-to-Business, materializados numa plataforma e-business, com um conceito de one-stop-shop para serviços logísticos, tendo por base as boas práticas das redes de correio urgente, envolvendo Clientes e Prestadores de serviços privados.

Toda esta agilização de processos e procedimentos por via on-line visa, naturalmente, tornar prática a interação dos agentes intervenientes, sem haver a intervenção de intermediários. Assim, parece que com tanta desmaterialização, num futuro próximo, Agentes de Navegação e Transitários serão “coisas do passado”. Graças a Deus que a Lei ainda obriga a que os Armadores tenham agentes de navegação em porto que acautelem e garantam a boa entrada, estadia e saída do navio. Mas, coloquem-se as questões de responsabilidade: se a função do Agente de Navegação



for substituída por um qualquer sistema informático, operado de qualquer lado do Mundo – e até mesmo de dentro do navio –, e houver qualquer problema, quem é que, fisicamente, se responsabiliza pelo que vier a acontecer? Lá terá que vir o Iluminado Inventor do sistema e o Iluminado Legislador que garante a atividade do sistema, responder por tais questões. Ora, se o Armador, o Capitão e o operador do sistema informático forem estrangeiros, e a responsabilidade recair sobre qualquer um destes, dificilmente se apurarão as responsabilidades, e, ainda que se apurem, lá serão cumpridas as obrigações subjacentes por um qualquer outro alguém sem rosto.

Agrava, porém, que a tecnologia vai cada vez mais longe. Assim, temos já navios-drone, auto pilotados e destripulados, aptos a navegar em qualquer plano de água e prontos a escalar qualquer porto. A JUP, FUP e JUL passarão a ser meros jogos da Playstation, onde um jovem chinês ou indiano introduzirá alguns dados necessários, e o navio lá tratará de movimentar as mercadorias de um lado

para o outro. Nestes casos, nem o rosto do operador se conhecerá porque, num algoritmo tendencialmente perfeito, depois da JUP e da JUL carregadas com informação, o mesmo computador preparará o navio, a rota, as escalas, planos de carga e estiva, anunciará chegadas e partidas...tudo!...sem intervenção humana. Se por algum motivo, um qualquer ciberataque fragilizar a rede informática, assistir-se-á a uma espécie de “batalha naval” cheia de navios a ir ao fundo, sequestrados por CiberPiratas, e afastados das suas rotas iniciais.

Sobre estes e outros temas, a PwC, pela mão de Miguel Marques, está a desenvolver alguns estudos, neste ano de 2018, sobre a Cibersegurança no Setor do Mar. Aguardam-se os resultados...sem prescindir que o Centro Nacional de Cibersegurança, sobre estes temas, ainda não foi chamado a pronunciar-se. Portanto, antes de JUPs, FUPs, e JULs dever-se-iam ouvir os especialistas em Informática, Robótica, Cibersegurança, Informações de Segurança, Estratégia e Prospetiva no sentido de “Adivinhar perigos e evitá-los.”

As medidas “Simplex”, sendo boas medidas, começam a passar das marcas. Por um lado, porque simplificam de mais, e pelo outro, porque tanta simplificação, mais dia menos dia, acaba em complicação.

Área	Tema	Cód.	H	Local	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Cargas Perigosas	Código IMDG	IMDG	20	Lisboa				7 Mai a 4 Jun							
				Porto				8 Mai a 5 Jun							
Alfândega	Atualização ao Código IMDG <sup>1</sup>	Act IMDG	4	Lisboa					11						
				Porto					12						
Shipping	Procedimentos Aduaneiros	PA	16	Lisboa		7 a 28									
				Porto		8 a 27									
Shipping	Shipping – Linhas Regulares	IMDG	20	Lisboa								19 Set a 21 Nov			
				Porto								20 Set a 22 Nov			
Informática	Excel Business Intelligence <sup>2</sup>	EBI	14	Lisboa		1 e 2	9 e 10		18 e 19			27 e 28		5 e 6	6 e 7
				Porto											
Linguas	English For Work – Shipping <sup>3</sup>	EFW	32	Lisboa										1 Out a 19 Nov	
				Porto										2 Out a 20 Nov	
Linguas	Professional Business English <sup>3</sup>	PBI	30	Lisboa			24 Abr a 26 Jun								
				Porto			23 Abr a 25 jun								
Workshops	Seguros de carga	IMDG	4	Lisboa				9							
	Tratamento avarias de carga			Porto				25							
Workshops	IMSBC International Maritime Solid Bulk Cargoes Code	IMSBC	4	Lisboa								17			
				Porto								18			
Workshops	Peamento de Carga em Contentores	WPC	4	Lisboa			11								
				Porto			12								
Workshops	Regras INCOTERMS 2010	WIT	4	Lisboa		7									
				Porto		8									

1 - Formação para os formandos que frequentaram as anteriores acções de formação em Código IMDG

2 - Formação realizada ao abrigo de acordo com a Actual Training

3 - Formação desenvolvida pela AFB para a AGEPOR