



AGEPOR

50

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

Motivos de preocupação neste arranque de ano



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

Contrariamente ao que estávamos habituados nos últimos anos, 2018 não começou da melhor maneira.

Se dúvidas ainda houvesse, o acompanhamento da movimentação de cargas nos portos portugueses, que a AMT tem vindo a publicar, mostra claramente uma inversão no crescimento nos primeiros dois meses do ano, em comparação com o período anterior. Esta inversão traduz-se genericamente numa redução de 1,28 milhões de toneladas e vem contrariar a tendência de crescimento contínuo verificada nos últimos cinco anos.

Olhando para as variações de uma forma muito simplista, pode dizer-se, em primeiro lugar, que o porto de Sines foi o “grande culpado” desta queda e que, abstraindo as variações negativas no transporte de carvão e petróleo bruto, o principal responsável foi seguramente o *transhipment*, uma vez que o movimento de

contentores caiu nesse porto 17,6%.

O *transhipment* tem este risco de variações acentuadas, por vezes negativas. Mas tem o grande mérito de ser um contributo decisivo para o movimento de contentores em Portugal, e sobretudo de permitir condições de volume para a conectividade directa do País ao resto do mundo. Olhamos com preocupação para a escalada da guerra protecionista que infelizmente começou a grassar por esse mundo fora. A redução de volumes em Sines ainda não será fruto disso mas poderá vir a ser. É mais um alerta sobre o quão dependentes estamos de fatores exógenos que nos fogem ao controlo. Precisamente por isso, torna-se vital que não desbaratemos o que temos o poder de controlar.

A greve que paralisou praticamente todos os portos portugueses em março foi um tiro no pé para o Setor e uma surpresa desagradável para

os Agentes de Navegação.

Um tiro no pé, porque vem lembrar aos Armadores um passado recente de greves, que como se sabe minam a confiança que têm num determinado porto ou País.

Uma surpresa desagradável porque andou escondida, e só foi publicamente revelada quando já era tarde para que os armadores, devidamente alertados pelos seus representantes, Agentes de Navegação, pudessem tomar decisões que minorassem os seus prejuízos. Esperemos, para bem do Setor, que situações destas não se voltem a repetir.

Índice

3

Editorial

Motivos de preocupação neste arranque de ano
/ Rui d' Orey

4

Opinião

O novo Regulamento de Proteção de Dados e o Shipping
/ Pedro Carvalho Esteves

6

Atualidade

AGEPOR presente na Apormar Relatório e Contas de 2017 aprovado por unanimidade
AGEPOR reuniu com Associados na Madeira

8

Opinião

Shipping 4.0
/ João Soares

10

Shipping 4.0 | The sea of tomorrow



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

O novo Regulamento de Proteção de Dados e o Shipping

Nos últimos meses, o histerismo gritante da comunidade em relação ao novo Regulamento de Proteção de Dados tem batido todas as bitolas daquilo a que poderíamos chamar de “alarmismo social”. E não é para menos! Podia era ter sido mais espaçado no tempo... Desideratos perçecionais à parte, a preocupação das empresas e dos empresários culmina, invariavelmente, na coima – até 4% do lucro anual global ou até 20 milhões de euros, consoante o que for mais alto. Não fossem estas coimas, e ficava tudo na mesma! Mas como as sanções são duríssimas, parece que a tendência é, ao menos, a de cumprir esta lei...

Mas, que inovações nos traz esta nova norma? Poucas, mas muito importantes inovações.

Em primeiro, deixa de ser uma norma nacional, revogando-se assim a velha Lei da Proteção de Dados, passando a ser um Regulamento Europeu, uniforme e aplicável em todos os países membros da União. Com isto, consegue-se harmonia plena nesta matéria (...e, como em matéria de proteção de dados,

vivíamos na “selva”, esta harmonia afigura-se como disciplinadora...).

Depois, como a norma é transnacional, e limita em si mesma a possibilidade de “livre circulação” de dados pessoais – seja para que fins seja – obsta a que os estados membros – ou, pelo menos alguns dos seus *players* – aleguem que desconheciam as normas ou que as normas não lhe seriam aplicáveis. De notar que se aplica à transmissão de dados pessoais não autorizados dentro da União Europeia e de dentro da UE para o exterior. Entretanto, nasce o Direito ao Esquecimento, que permite ao titular dos dados pessoais ordenar que os mesmos sejam apagados das bases de dados onde conste e onde não se pretenda manter.

Por fim, se antes as empresas não estavam obrigadas a comunicar os seus *softwares* onde constassem dados de clientes, e portanto fizessem recolha e tratamento de dados, através de dispensa concedida pela CNPD, com o novo Regulamento tal fica invertido, ficando todas as empresas obrigadas a ter um DPA. Por fim, deixa de haver a notificação prévia

à Comissão Nacional de Proteção de Dados, quanto à recolha e tratamento de dados, e inerente autorização da CNPD, para passar a haver simplesmente a nomeação de DPA – Data Protection Officer, ou Encarregado de Proteção de Dados – figura que não existia (?) ou se calhar até já existia... e que é o “oficial de ligação” entre a empresa e a CNPD.

Quem é este DPA? Uma figura esotérica, que ainda ninguém sabe muito bem como atuará, mas sabe-se que terá de garantir a boa preservação dos dados pessoais recolhidos pelas empresas e notificar a CNPD em caso de anomalias, sendo ainda o responsável por fugas de dados, exfiltração de dados, etc.... Feita esta brevíssima introdução a um tema que é bastante caro, e igualmente bastante complexo, cabe, pois, conexão-lo com o Shipping.

Os operadores de Shipping são, na sua essência, distribuídos geograficamente por vários pontos: navio registado em lugar-que-tal, tripulação recrutada não-sei-onde, carregadores oriundos de qualquer-lado e destinatários das cargas algures-não-me-ocorre.



Admitamos que os nomes ficcionados estejam espalhados pelos 5 continentes. O que fazer em relação aos dados pessoais diretamente obtidos? A resposta é simples: Adequar as bases de dados e as formas de operar das empresas ao novo Regulamento Geral de Proteção de Dados. E será que é suficiente? Não! Há ainda que cumprir e fazer cumprir o Regulamento. Ou de outra via, a coima será de até 4% do lucro anual global ou até 20 milhões de euros, consoante o que for mais alto. Não me cabe, enquanto simples “opinador” pronunciar-me sobre como operacionalizar todas estas mudanças. Mas, se fosse eu que estivesse no lugar dos ilustres leitores, tentaria nomear um DPO, urgentemente, e de seguida trataria de criar um sistema informático autónomo só para a gestão da base de dados dos clientes. Reforçaria com firewalls e anti-vírus, e só teria esse computador ligado à Net o mínimo de tempo indispensável. Por fim, solicitaria a devida autorização aos titulares dos dados pessoais para proceder ao seu tratamento – com expressa menção que

... se fosse eu que estivesse no lugar dos ilustres leitores, tentaria nomear um DPO, urgentemente, e de seguida trataria de criar um sistema informático autónomo só para a gestão da base de dados dos clientes. Reforçaria com firewalls e anti-vírus, e só teria esse computador ligado à Net o mínimo de tempo indispensável.

a autorização para o tratamento incluiria a necessária autorização para o tratamento desses dados por parte dos demais operadores – transportadores, armadores, armazenistas, etc. –, e comunicaria aos parceiros de negócio que, havendo dados pessoais sensíveis, os mesmos deveriam garantir a confidencialidade e bom tratamento dos referidos dados, no estrito cumprimento do disposto no Regulamento. Por último, cabe dizer o seguinte: nunca o Princípio da Necessidade de Conhecer viu tantas facetas como agora. Só deve mexer nos dados pessoais quem tem a Necessidade de os manipular, e por inerência, conhecer. Não precisa de os conhecer, não pode nem deve ter acesso a esses dados. É que a Competitive Intelligence tem os dias contados (não é verdade, mas façamos de conta!) e as fórmulas fáceis de obter contactos comerciais e pessoais para alavancar negócios parece que já deram o que tinham a dar! Não tem DPO? Tem dúvidas quanto ao novo Regulamento? Consulte a PMCE através de pmce@pmce.pt



AGEPOR presente na Apormar

A AGEPOR participou como convidada na 2.ª edição da Feira de Emprego e Congresso “Trabalhar num navio”, que se realizou no passado dia 8 de março, numa organização da APORMAR.

No âmbito do evento, muito participado por

jovens à procura de uma experiência nova a bordo de um navio, o Diretor Executivo, em representação da AGEPOR, fez uma apresentação na qual abordou os seguintes temas:

. Quem é quem no transporte marítimo

- . Importância do agente de navegação
- . O agente de navegação e os tripulantes de navios
- . Trabalhar num agente de navegação
- . Conselhos para conseguir um bom contrato de trabalho.



Relatório e Contas de 2017 aprovado por unanimidade

A Assembleia Geral da AGEPOR, reunida no passado 15 de março, aprovou por unanimidade o Relatório e Contas relativo ao exercício de 2017.

A aprovação foi sublinhada com votos de louvor à Direção Nacional, Conselho Fiscal e estrutura da Associação.

AGEPOR reuniu com Associados na Madeira

O Diretor Executivo da AGEPOR reuniu com os representantes das Empresas Associadas da Madeira, no Funchal, no passado dia 26 de abril.

Nesta reunião, para além de outros temas, foi abordado o arranque da Janela Única Logística (JUL) na Madeira que, no dia seguinte, foi oficialmente apresentada pelo Diretor Geral da DGRM, José Manuel Simão, no Fórum de Simplificação promovido pela Administração dos Portos da Região Autónoma da Madeira (APRAM).

Este encontro com os Associados da Madeira inscreve-se no programa de proximidade da AGEPOR às Empresas, com o objetivo primeiro de conhecer as realidades locais e, também, de lhes dar *feedback* do trabalho que vai sendo desenvolvido a nível nacional.

Antes, reuniram-se os membros do Conselho Nacional, pela primeira vez desde a tomada de posse, na sequência do último ato eleitoral.



Potencial disponível ao serviço da região.



viana.apdl.pt



OPINIÃO
João Soares

Shipping 4.0



É inevitável reconhecer que a quarta revolução industrial está aí.

A primeira revolução industrial verificou-se no início do século XIX com a máquina a vapor.

A segunda verificou-se nos primeiros anos do século XX com a produção em série.

A terceira revolução industrial verificou-se nos anos setenta do século XX com a introdução da eletrônica e dos sistemas de informação, possibilitando a automatização da produção.

No século XXI estamos a assistir à quarta revolução industrial (Indústria 4.0) com a produção baseada em sistemas ciberfísicos que ligam o real ao virtual, sendo por assim dizer o “fio” que liga toda a IoT (*Internet of Things*), ou seja, que liga as máquinas aos sistemas de informação e ao utilizador permitindo as ligações entre

peças, pessoas e máquinas e mesmo entre máquinas (M2M), permitindo transformar qualquer objeto numa fonte de informação acerca do mesmo.

Estamos no caminho da total automatização e autonomia da produção com base na informação recolhida junto das pessoas através dos objetos que utilizam no seu dia a dia, como sejam o seu computador, tablet, smartphone, ou mesmo os seus eletrodomésticos e qualquer tipo de equipamento que esteja ligado à rede. A IoT pode ser definida como uma ligação em rede de sistemas ciberfísicos, sendo a base da IIoT (*Industrial Internet of Things*).

Prevê-se que todas estas tecnologias disruptivas venham alterar radicalmente os setores produtivos até 2025, representando a total

digitalização deste setor.

Como não poderia deixar de ser, a indústria do shipping acompanhará esta revolução industrial, com as necessárias adaptações inerentes à sua atividade e produto final específico. Daí a designação já usada de Shipping 4.0.

Aqui, o produto final do shipping, no caso do transporte de mercadorias, estará certamente sujeito a um processo revolucionário de otimização através da automatização e da autonomia dos seus meios de produção, neste caso os navios, começando no planeamento da sua construção, a sua construção propriamente dita, a sua gestão técnica e por fim a sua operação comercial, tornando-se num sistema completo, o qual se ligará a outros sistemas, como os sistemas de terra de operação de

carga, igualmente automatizados, resultando numa interligação e comunicação direta entre sistemas.

Os navios serão controlados remotamente em tempo real, numa primeira fase com uma interação humana, como já está a acontecer, a qual tendencialmente desaparecerá, resultando em sistemas M2M (*Machine to Machine*), onde a IA (Inteligência Artificial) terá um papel cada vez mais importante. Tudo baseado na total digitalização da informação.

É claro que não poderíamos esquecer que o transporte marítimo faz parte de um sistema logístico mais alargado que funciona em rede e onde toda a quarta revolução industrial se encontra mais desenvolvida, sendo apenas mais uma questão de interligação de sistemas e da gestão da sua informação.

Dentro de dez anos já nada será como é hoje na área do shipping, assim como em muitas outras áreas, estando-se perante uma evolução geométrica acentuada, a qual carece de uma atenção redobrada e acompanhamento permanente.

Não esqueçamos que a informação não é como um bom vinho que melhora com o tempo, pois quando este artigo for lido já algo de novo se terá passado e mais um passo se terá dado na evolução constante a que estamos a assistir. Para quem pense que isto ainda é ficção, chama-se a atenção para a experiência realizada pela Rolls Royce e Svitzer no início de 2017, em que testaram com sucesso uma manobra de um rebocador de 28 metros no porto de Copenhaga, o qual foi automatizado, largando do local onde se encontrava, fazendo um percurso até à sede da Svitzer e voltando a atracar. Não sendo ainda o caso de uma chamada autonomia, mas sim de uma automatização completa em conjunto com uma operação controlada remotamente.

Aliás, não é nada de novo pois os *drones* de utilização militar há muito que voam com controlo remoto e um sucesso incontestável nas suas missões. Por que não poderá acontecer o mesmo com os navios?

Recentemente (a 16 de janeiro), a Cosco recebeu o seu novo navio porta contentores MV



[o] MV “COSCO Shipping Aries”, com capacidade para 20 000 TEU, [foi] certificado pela Lloyds Register com o Cyber AL3 SECURE PERFORM.

(..) O nível atribuído a este navio da Cosco, AL3, Cyber access for autonomous/remote monitoring and control (onboard permission is required and onboard override is possible), significa que a instalação do navio pode ser controlada remotamente por terra mas que a tripulação a bordo tem de autorizar a mesma e pode sempre assumir o controlo quando assim o entender.

“COSCO Shipping Aries”, com capacidade para 20 000 TEU, dispondo de ciberfunções para o controlo remoto do seu sistema energético, ou seja, da sua instalação composta pela máquina principal e restantes equipamentos ligados à propulsão e energia do navio, tendo sido certificado pela Lloyds Register com o Cyber AL3 SECURE PERFORM.

Para quem não saiba, um navio para poder navegar deve ter todos os seus equipamentos e sistemas certificados pela autoridade competente do Estado de bandeira do navio ou por uma sociedade classificadora reconhecida por essa autoridade.

Esta classificação da Lloyds Register possui cinco níveis, designados por AL (*Accessibility Levels*) para sistemas autónomos ou remotos, indo do nível “0” (*No Access*) até ao nível “5” (*autonomous monitoring and control, with no onboard permission required or override possible*). O nível atribuído a este navio da Cosco, AL3, *Cyber access for autonomous/remote monitoring and control (onboard permission is required and onboard override is possible)*, significa que a instalação do navio pode ser controlada remotamente por terra mas que a tripulação a bordo tem de autorizar a mesma e pode sempre assumir o controlo quando assim o entender. Este é o primeiro passo para a revolução do Shipping 4.0, através de uma fase experimental do controlo remoto dos navios, mas ainda com tripulações a bordo, seguindo-se a redução ou total inexistência de tripulações a bordo, através de uma completa automatização dos sistemas, mas mantendo-se o controlo remoto por terra, acabando finalmente numa autonomização dos sistemas e da entrada da IA substituindo toda a intervenção humana. Resta-nos pensar... como acompanhar este desenvolvimento? Como nos devemos adaptar? Qual será o papel de cada um dos atuais atores num sistema destes? Como poderemos participar e fazer parte deste futuro que está aí tão perto? Qual será o impacto nas nossas atividades e nas nossas vidas? Há que ser criativo e começar a pensar e a preparar hoje o futuro ou correremos o risco de não fazer parte dele.



SHIPPING 4.0

The Sea of Tomorrow

Associação dos Agentes de Navegação de Portugal - AGEPOR e J.Canão

“Shipping 4.0 – The Sea of Tomorrow”

16 de maio | Auditório da Escola Náutica Infante D. Henrique - ENIDH

PROGRAMA

14:00-14:30 Recepção e registo

14:30-14:50 “O Mar e a Revolução Digital”

Miguel Marques, PWC

14:50-15:10 “Sistemas Ciber-Físicos e os Portos”

Pedro Galveia

15:10-15:30 “Ciber Segurança e Certificação AL (Accessibility Levels)”

Mitchell Cordero Espindola, Lloyds Register

15:30-15:50 “IoT e os serviços do Mar – Transformar os Serviços do Mar com soluções inovadoras”

Nuno Laginha e Nuno Delgado, CGI

15:50-16:10 “Nova geração de sistemas na Administração Marítima”

José Carlos Simão, DGRM

16:10-16:40 **Intervalo para café**

16:40-17:10 “A Robotização e Autonomia - Simulação e Optimização”

Orador a designar, Rolls Royce e Carsten Nygaard, Svitzer

17:10-17:30 Aplicações práticas. Produtos “CANOW”

José Canão, J. Canão

17:30-17:50 “Shipping 4.0”

Carlos Vasconcelos, Vice-Presidente da AGEPOR

17:50-19:00 Debate

MEDIA PARTNERS

