



AGEPOR

51

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



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

Abraçar o futuro... já hoje

Conforme terão oportunidade de ver, esta edição da revista está fortemente marcada pelo evento “Shipping 4.0” que a AGEPOR organizou com o patrocínio da J. Canão.

Como primeira reação ao evento, e a avaliar pelo número significativo de presenças (170 participantes), diria que em boa hora se decidiu que valeria a pena a AGEPOR ajudar o Setor a espreitar o futuro.

Foi assim, conscientes dos enormes desafios, mas também ameaças, da atual revolução domótica e digital, que procurámos trazer oradores que, já com um pé no futuro, nos revelassem o que aí vem e nos ajudassem a perceber as consequências que esses avanços

terão direta e indiretamente no nosso dia a dia e nas nossas empresas.

Ouvimos e vimos exemplos concretos de todo um futuro que, ainda há alguns anos, julgávamos apenas ser possível no domínio da ficção de Júlio Verne, e que agora se materializam em realidade nos diversos cantos do mundo. Não foi sem espanto que nos mostraram navios e rebocadores autónomos, drones com infinitas possibilidades, terminais de carga sem qualquer intervenção humana, tudo ligado e agindo concertadamente com as possibilidades abertas pela Internet das Coisas.

No domínio da comunicação percebemos novas ferramentas poderosíssimas que

permitem o tratamento de dados e de toda uma informação descentralizada, partilhada, transparente e segura pela sua imutabilidade no tempo.

Enfim, mais ou menos maravilhados pelas novidades que nos esperam, julgo que todos realizámos a necessidade de nos prepararmos e às nossas empresas para enfrentarmos este mundo novo com a cabeça bem aberta e a perspicácia de encontrar nas ameaças as oportunidades que farão de nós vencedores.

A larga adesão a esta Conferência é por si só uma prova que o Setor está atento e que se prepara para abraçar o futuro com a tenacidade que sempre mostrou no passado.

Índice

3

Editorial

Abraçar o futuro... já hoje
/ Rui d' Orey

4

Atualidade

Shipping 4.0 – The Sea
of Tomorrow
As fotos e os comentários

7

Atualidade

ECASBA promove intercâmbio
de jovens profissionais
Questões aduaneiras em debate
Lançamento da ASECOB

8

Opinião

A Hipoteca sobre Navios
- O Regime Português e o
Regime do MAR
/ Pedro Carvalho Esteves

10

Direção da AGEPOR nos Açores
Visitas a Associados



Um evento que focou alguns temas relacionados com o futuro a curto prazo no mundo do shipping, ao nível dos navios, dos terminais e dos seus equipamentos e ainda dos contentores que são peças vivas do shipping mundialmente.

A (r)evolução chega a este setor com grande força, arriscando a mudança de paradigma na movimentação de cargas e navios, e na sua relação com toda a cadeia logística.

A conectividade, a qualidade e quantidade de dados, a cibersegurança e a definição de standards nos equipamentos e navios são os vetores que irão nortear o desenvolvimento desta revolução.

Espera-se mais cooperação e transparência de todos os stakeholders no futuro, para juntos conseguirem informar e transportar melhor as mercadorias à escala mundial.

Pedro Galveia

O shipping do futuro pertence aos enérgicos que esperam e agem com firmeza, mas não aos tímidos, aos indecisos, aos irresolutos. Pois a única forma de prever o futuro é ter aptidão para formar o futuro.

Creio que esta é a grande mensagem e o grande desafio dirigido a todos os estudantes e profissionais que participaram no Vosso fantástico evento Shipping 4.0.

Pedro Ponte (Porto de Setúbal)



As intervenções dos diversos especialistas proporcionaram um melhor conhecimento das inovações em curso e vieram evidenciar que todas as atividades da indústria do shipping estão a ser afetadas pela designada quarta revolução industrial. O futuro para o transporte marítimo nas suas várias vertentes será totalmente diferente nos próximos anos, onde a Inteligência Artificial terá um papel determinante. Destaco das diversas áreas apresentadas e discutidas, o desenvolvimento que decorre no controlo remoto dos navios com a conseqüente revolução que irá proporcionar, estabelecendo novos desafios no transporte marítimo e a necessidade de uma grande adaptação e acompanhamento nos próximos tempos.

Armando Santos (Porto de Aveiro)



Enquanto perfeita simbiose entre a facilitação e a segurança, a iniciativa da AGEPOR revelou toda a modernidade e criatividade já em curso, quer para as infraestruturas portuárias, quer para os navios, proporcionando uma abordagem que entusiasmou entidades e autoridades presentes.

Maria Fátima Grilo (SEF)

O sucesso da iniciativa manifestou-se na pertinência do tema e na larga adesão dos participantes.

A experiência realizada pela Rolls-Royce e a Svitzer, no início de 2017, foi importante. Testaram com sucesso uma manobra de um rebocador automatizado, de 28 metros, no Porto de Copenhaga: largou do local onde se encontrava, efetuou um percurso até à sede da Svitzer e voltou a atracar. Trata-se realmente de uma evolução notável. No entanto, acontecendo uma falha, para além da automatização a perceção e reação humana no local será imprescindível. Preveja-se, por exemplo, uma situação de manobra com quebra do cabo que estabelece a ligação do rebocador ao navio.

Em termos de automatização, não se poderá comparar a presente capacidade de evitar colisões na navegação aérea, que utiliza rotas em diferentes altitudes, com as limitações das rotas de navegação marítima, que se processam apenas num mesmo plano. Considerando que o objetivo de um navio é o transporte de carga ou de passageiros, o sistema de automatização coloca novos desafios de segurança. A automatização de navios, ao dispensar a presença humana a bordo, exigirá sistemas de alarme que possibilitem uma monitorização remota de incidentes. Sistemas inadequados de alarme podem atrasar a deteção de problemas e, desse modo, comprometer a sua resolução. Esta situação terá de ser acautelada, de modo a evitar que ocorram acidentes por falta de consciência situacional na tomada remota de decisões.

O desenvolvimento da automatização dos navios deverá, pois, continuar a perspetivar a possibilidade de intervenção humana a bordo.

O tema abordado é, efetivamente, pertinente: numa perspetiva de integração progressiva de sistemas de alarme a bordo, para facilitar e agilizar a operacionalidade dos navios, assim como a segurança da navegação.

Pedro Ramalheira Lemos (Porto de Aveiro)

Na verdade, o evento “Shipping 4.0 – The Sea of Tomorrow” pautou-se pela oportunidade na discussão de um tema que vai revolucionar o transporte marítimo e os portos.

A passos largos caminha-se para a automatização de navios e de terminais portuários, exigindo-se uma atenção, um acompanhamento dos desenvolvimentos tecnológicos e uma capacidade de perceber a inovação, a todos os atores da cadeia logística em que se integra o transporte marítimo.

Os portos como infraestruturas essenciais têm de se preparar para dar resposta a este grande salto em direção ao futuro.

José António Contradanças (APS)

A Shipping 4.0 - The Sea of Tomorrow foi uma iniciativa muito bem fundamentada, que abordou a evolução frenética e progressiva da era digital num dos setores mais promissores do futuro, o setor marítimo. Um evento que contou com a presença de alguns dos ilustres que deram o seu input em relação a esta matéria.

Vanessa Neves (MOVETAINER)



Foi com imenso gosto que aceitei o convite da AGEPOR para ser um dos oradores na Conferência “Shipping 4.0 - The Sea of Tomorrow”. Destaco, principalmente, a excelência dos conteúdos e o enriquecedor debate de ideias que trocámos relativamente aos desafios no futuro do shipping. Felicito a AGEPOR pela irrepreensível organização deste evento, assim como a ENIDH pelo acolhimento.

Carlos Vasconcelos (MSC)



Evento que teve o mérito de lançar sementes para uma reflexão mais profunda sobre o futuro da indústria do transporte marítimo de mercadorias.

Sandra Aires

ECASBA promove intercâmbio de jovens profissionais

Chama-se Sail Net e poderá dizer-se que é uma espécie de Erasmus para os jovens profissionais dos agentes de navegação.

A iniciativa é da ECASBA e a ideia é mesmo promover o intercâmbio de jovens profissionais entre agências de navegação dos países aderentes. A apresentação do Sail Net foi feita na abertura do Seminário Europeu da ECASBA, realizado em Barcelona, pelo Diretor Executivo da AGEPOR, na sua qualidade de Presidente da ECASBA.

Numa primeira fase este projecto contará com a participação de cinco países: Espanha, Itália, Portugal, Marrocos e Tunísia, mas a pretensão é que a médio prazo possa vir a englobar todos os países membros da FONASBA.

O Vice-Presidente da FONASBA com o pelouro da Educação, Jakov Karmeliç enquadrou este projeto no âmbito das ações que a FONASBA tem levado a cabo no capítulo da formação.

Questões aduaneiras em debate

Um dos painéis do Seminário da ECASBA que foi seguido com mais interesse pelos Agentes de Navegação presentes em Barcelona esteve relacionado com a questão alfandegária.

A Dr.^a Nerea Rodriguez, subdiretora geral das alfândegas espanholas, e o Dr. German de Melo Ponce, da Unit A2 da DGTAXUD, com a moderação do Sr. Vitto Totorizzo, Presidente da Associação dos Agentes de Navegação de Bari, tiveram a oportunidade de esclarecer, em ambiente aberto, as muitas questões e dúvidas que os presentes lhes colocaram.



LANÇAMENTO DA ASECOB - A AGEPOR esteve presente no lançamento oficial da recém-criada ASECOB – Associação dos Agentes de Navegação Espanhóis, que se realizou no SIL - Salão Internacional de Logística, em Barcelona, a 5 de junho, durante o Seminário que a ECASBA realizou naquela cidade.

Na foto, o Diretor Executivo da AGEPOR ladeado à direita pelo Sr. Julio Carrasco, Presidente da ASECOB, e à esquerda pelo Sr. Jordi Trius, Presidente da Associação dos Agentes de Navegação de Barcelona.



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

A Hipoteca sobre Navios O Regime Português e o Regime do MAR

A competitividade do Comércio Mundial passa pelo Comércio Marítimo. Por inerência, a competitividade do comércio marítimo passa pelo financiamento da própria atividade. Ora, neste ponto, as garantias sobre os negócios são imperativas. A aquisição de um navio implica um avultado montante, geralmente insuportável pelas empresas, pelo que é habitual os Armadores recorrerem às Instituições Financeiras que se dedicam ao “Ship Finance” para obterem o crédito necessário. Naturalmente, estas Instituições Financeiras pretenderão garantias de cumprimento do contrato, pelo que o recurso às Hipotecas sobre Navios é prática corrente. Todavia, como sabemos já, o Direito Marítimo é um Direito Transnacional, pois toca diversos ordenamentos jurídicos, pelo que torna as operações financeiras sujeitas à volatilidade dos ordenamentos jurídicos e às diferenças dos seus institutos jurídicos e normas.

Há uns meses atrás, recebi um e-mail de um membro da Comissão Executiva do Centro Internacional de Negócios da Madeira no sentido de me sensibilizar para o regime especial sobre o registo de hipotecas sobre navios no MAR, e sobre as menos boas informações que alguns escritórios de advogados estariam a prestar a algumas entidades financeiras no que concerne o regime jurídico do Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR, no que concerne às

hipotecas. Portanto, face ao desafio, irei dar a minha opinião sobre o tema. Começo por dizer que neste complexo tema ninguém se entende porque, na verdade, ninguém domina o tema. Esclarecedor? Não! Antes de se falar em legislação nacional, há que apreciar a legislação internacional. Com esse suporte, dar uma vista de olhos à nacional e, por último, ao regime excecional do Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR. Portugal aderiu à “Convenção Internacional para a unificação de certas regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimos”, assinada em Bruxelas em 10 de abril de 1926, nos termos do Aviso do Ministério dos Negócios Estrangeiros - Direção Geral dos Negócios Comerciais - 1.ª Repartição, publicado no Diário do Governo n.º 128/1932, Série I de 1932-06-02. Nos termos do Artigo 1.º desta Convenção “As hipotecas, *mortgages*, penhores sobre navios, regularmente estabelecidos segundo as leis de um estado contratante a que o navio pertence e inscritos num registo público, seja de comarca do porto de registo, seja de uma repartição central, serão considerados como válidos e respeitados em todos os outros países contratantes”.

Tudo estaria bem, não fosse a aprovação da Resolução da Assembleia da República n.º 40/2011, que “aprova o recesso da Convenção

Internacional para a unificação de certas regras relativas aos privilégios e hipotecas marítimos”, assinada em Bruxelas em 10 de abril de 1926”.

Em 1993 é assinada uma Convenção sobre Hipotecas Marítimas, mas Portugal nunca a ratificou, pelo que, neste momento, Portugal não está vinculado a qualquer instrumento de Direito Internacional sobre esta matéria. Ou seja, numa primeira fase, havia uma Convenção Internacional que regulava esta matéria, mas depois deixou de haver, por decisão da Assembleia da República, deixando à legislação nacional e ao seu Direito Internacional Privado a regulação e regulamentação das Hipotecas sobre navios.

Depois, o próprio texto da convenção aplicava dois institutos jurídicos semelhantes – que na prática forense correspondem à tradução errada de um e do outro – e que são os conceitos de hipotecas e de *mortgages*. A hipoteca é uma garantia real – que pode ser legal, judicial ou voluntária – constituída sobre determinado bem imóvel e móvel sujeita a registo, e que visa garantir as obrigações do Devedor perante o Credor, sendo certo que em caso de incumprimento este último tem o direito a ser pago preferencialmente e em primeiro lugar pelo montante conseguido em sede de venda executiva. De notar que, caso o Credor pretenda

adjudicar o bem, terá que, em primeiro lugar, pagar por ele em igualdade de circunstâncias com qualquer outro candidato à aquisição executiva. A *mortgage* é parecida, mas não carece de venda executiva prévia: se o devedor incumprir, o Credor terá o direito de integrar de imediato o bem na sua esfera jurídica. No cenário Anglo-Saxónico e no cenário Americano, é a *mortgage* o instituto aplicável, pelo que, dado o desvio existente entre institutos, torna-se difícil para eles entender o sistema jurídico português, e para nós fazer explicar as suas diferenças (nomeadamente porque os escritórios consultados geralmente também as desconhecem...)

Chegando ao cenário nacional, o instituto da hipoteca, já acima referido, implica um ato voluntário (deixemos de lado as hipotecas legais e as judiciais) por parte do Devedor que, disponibilizando ao Credor o direito de executar e ser previamente pago pelo valor conseguido pela venda, assim vê o seu bem ser onerado, com um ónus real. Este ónus impede, nomeadamente, a transmissão livre do bem, uma vez que a garantia acompanha sempre o negócio principal até à extinção do motivo que originou a constituição da hipoteca. A pergunta é: e face ao ónus real, é possível transmitir o bem onerado? Sim, claro que sim! Desde que o comprador aceite o ónus e o Credor não se oponha à transmissão.

E como funciona o expurgo da hipoteca no regime do MAR?

O MAR, como sabemos, tem um regime fiscal e legal mais competitivos do que o regime convencional, daí ter, autorizadamente, regras um pouco diferentes. Neste concreto tema, o Decreto-Lei n.º 96/89, já alterado por diversas vezes, desde logo tem um regime muito engraçado, que deixa na disposição das partes atribuir uma lei mais competente, diferente da lei portuguesa, para regulamentar as hipotecas sobre navios. Assim, no art.º 14.º, “As partes podem designar a lei aplicável à hipoteca ou direito equivalente, sem prejuízo da aplicação das normas constantes das convenções internacionais que vinculam internacionalmente o Estado Português”, sendo que no caso previsto

...o regime do MAR é de facto mais competitivo (...). Falamos de um excelente Registo de Conveniência, que pode e deve ser divulgado pelos Agentes de Navegação a todos os Armadores.

atrás, “com o pedido de registo é junta cópia dessa legislação, assinada pelas partes, depois de traduzida, exceto quando o conservador dispense a tradução ou determine que esta seja feita por perito por ele escolhido”, pelo que “a escolha das partes deve ser inscrita em conjunto com o próprio registo da hipoteca”, sem prejuízo de que “na falta de estipulação das partes ou na ausência de inscrição da mesma, a hipoteca ou direito equivalente rege-se pela lei portuguesa”. Assim, pelo artigo 14.º “a constituição, a modificação ou a extinção da hipoteca ou de direito a ela equivalente devem constar de documento assinado pelo titular do navio, com reconhecimento da assinatura” e “a redução voluntária de hipoteca ou extinção por renúncia do credor deve constar de declaração expressa do credor hipotecário”.

Até aqui, nada de muito difícil de perceber.

Todavia, o expurgo da hipoteca de navios no regime do MAR tem diferenças em relação ao regime geral do Código Civil.

Nos casos de falta de estipulação das partes ou na ausência de inscrição da mesma, a hipoteca ou direito equivalente rege-se pela lei portuguesa, pelo que o adquirente dos bens hipotecados só pode exercer o direito à

expurgação, previsto no artigo 721.º do Código Civil português, desde que o exercício desse direito garanta ao credor hipotecário o pagamento integral de todos os direitos e encargos decorrentes do contrato de hipoteca, não sendo aplicável o disposto na alínea b) do mencionado artigo. Aqui é que surgem os problemas.

Diz o artigo 721.º do Código Civil português, inserido no capítulo da Transmissão de Bens Hipotecados que “aquele que adquiriu bens hipotecados, registou o título de aquisição e não é pessoalmente responsável pelo cumprimento das obrigações garantidas tem o direito de expurgar a hipoteca por qualquer dos modos seguintes: a) Pagando integralmente aos credores hipotecários as dívidas a que os bens estão hipotecados; b) declarando que está pronto a entregar aos credores, para pagamento dos seus créditos, até à quantia pela qual obteve os bens, ou aquela em que os estima, quando a aquisição tenha sido feita por título gratuito ou não tenha havido fixação de preço”. Sendo certo que o regime do MAR afasta esta alínea b), então, conclui-se que o exercício do direito à expurgação de hipotecas sobre navios registados no MAR, quando regidos pela lei portuguesa, salvaguarda todos os direitos e interesses dos credores hipotecários. Ou seja, o Credor hipotecário terá o Direito a manter a hipoteca sobre o navio, independentemente da venda do navio onerado com hipoteca, podendo autorizar a venda do navio, conservando para si o Direito Hipotecário até estar ressarcido do valor mutuado para a aquisição do navio. Como o regime do MAR afasta a simples declaração de confissão de dívida pelo Adquirente, os Direitos do Credor Hipotecário estão sempre assegurados e garantidos.

Assim, sem mais delongas, o regime do MAR é de facto mais competitivo, pelo que, em matéria de Hipotecas, permite a escolha da legislação mais conveniente, sendo certo que em falta da escolha, o regime supletivo – ou seja, o regime legal português – reforça os direitos do credor hipotecário, precavendo litigiosidade. Falamos de um excelente Registo de Conveniência, que pode e deve ser divulgado pelos Agentes de Navegação a todos os Armadores.

Direção da AGEPOR nos Açores

A Direção Nacional da AGEPOR reuniu no passado dia 8 de junho em Ponta Delgada. Após a reunião, e como é habitual sempre que a Direção desloca as suas reuniões para fora de Lisboa, realizou-se um almoço com a participação dos Associados e também de algumas forças vivas locais.

Estiveram presentes para além dos membros da Direção Nacional e do Diretor Executivo da AGEPOR, António Raposo (Albano Oliveira),

António Rieff (CMJ Rieff), Pedro Silva (Diretor Geral dos Portos de São Miguel e Santa Maria), Filipe Macedo (Diretor Geral do Turismo), João Costa (Transinsular) e Luís Pacheco de Melo (Diretor Regional dos Transportes).

Os presentes tiveram a oportunidade de abordar questões de índole local, além de escutarem as palavras de apreço do Presidente da AGEPOR pelo trabalho que tem vindo a ser realizado nos Açores.



Visitas a Associados



Albano de Oliveira, Sucessor, Lda.



C.M.J. Rieff & Filhos, Lda.



Transinsular – Transportes Marítimos Insulares, S.A.



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
APDL

Potencial disponível
ao serviço da região.

