



AGEPOR

55

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL



Ver para ir
mais longe

PORTO DE SINES

PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

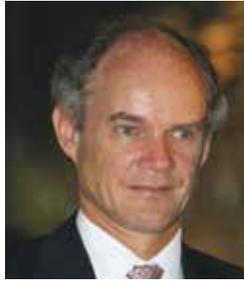
O porto de águas profundas de Sines está apto a receber os maiores navios do mundo e a movimentar todos os tipos de cargas, oferecendo ligações diretas regulares aos principais mercados dos cinco continentes. Com elevados índices de produtividade e operações 24 horas por dia, Sines potencia a economia e as exportações nacionais, assumindo-se como a Porta Atlântica da Europa.



www.portodesines.pt



PORTO DE
SINES



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

Formação

Num número da Revista grandemente focado na Formação que a AGEPOR vem ministrando parece-me importante salientar os seguintes factos:

- Até hoje passaram pela nossa formação 729 formandos provenientes de Agências de Navegação (60%), de Transitários (17%) e de outras empresas do Setor (23%)
- Só em 2018 formámos 124 profissionais em 8 diferentes cursos realizados e tivemos 119 presenças em workshops e visitas.
- A AGEPOR promoveu em 2018, pela primeira vez, um curso especialmente dedicado aos trabalhadores das Administrações Portuárias e nas duas edições realizadas contou com 50 formandos. Temos a agradecer à APL a confiança que em nós depositou e que acreditamos foi merecida.

Os números acima, por si só, confirmam que a decisão tomada pela AGEPOR de apostar no desenvolvimento do conhecimento dos pro-

fissionais já em atividade foi não só acertada, como bem correspondida pelos empresários e empresas do Setor. Considero muito importante este papel que a AGEPOR chamou para si.

Ao longo dos anos o Sr. Comandante João Soares tem sido a alma da Formação na AGEPOR. Chegou este ano a hora de passar o testemunho aos mais novos. Quero, em meu nome, mas sobretudo em nome de todos os Associados e estrutura da Associação prestar-lhe homenagem e agradecimento pelo trabalho que realizou e pelo legado que nos deixa. Um legado de organização da Formação, um legado de agentes e alguns dos seus interlocutores com pessoal mais capacitado. É toda uma indústria e um setor mais capaz. Muito obrigado Sr. Comandante João Soares!

O Programa formativo de 2019 da AGEPOR foi já lançado. Espero, uma vez mais, que todos compreendam a sua importância, e motivem os seus colaboradores a abraçar algumas das iniciativas propostas.

Índice

- 03** Editorial
Formação
/ Rui d' Orey
- 04** Entrevista
Comandante João Soares
Dar formação aos colaboradores
deve ser visto como
um investimento
- 07** Formação "à medida" aprovada
- 08** Opinião
As Arribadas,
o Agente de Navegação
e o Port State Control
- chatices que não se evitam...
/ Pedro Carvalho Esteves
- 10** Cronograma Formação
AGEPOR 2019

Ao fim de 18 anos a desenvolver e coordenar as formações da AGEPOR, o Cte. João Soares vai passar a ter um papel menos operacional. Esta entrevista explora alguns aspetos destes 18 anos, a importância da formação nas empresas e o que esperar das futuras formações.



Dar formação aos colaboradores deve ser visto como um investimento

Após estar desde o início nas formações da AGEPOR sabemos que vai passar a ter um papel menos operacional. Há alguma razão especial que o tenha motivado a esta mudança?

João Soares - O projeto da Formação da AGEPOR teve início em 2010 tendo-me sido colocado o desafio para o desenvolver e coordenar, com toda a liberdade e autonomia, certamente com a aprovação final da Direção da AGEPOR, o que se mostrou logo à partida muito aliciante,

pelo gosto que tenho pelo ensino e o contacto com os formandos.

O objetivo era bem claro. Proporcionar aos associados da AGEPOR ações de formação para os seus colaboradores que, para além de constituírem uma mais valia pessoal para os mesmos e para as suas empresas, através dos conhecimentos que iriam adquirir e que poderiam contribuir para melhorar o seu desempenho profissional, permitissem aos associados

cumprir com as leis do trabalho.

Neste caso, o objetivo não era o lucro de uma atividade de formação, mas sim fazer o melhor possível dentro de uma constante procura pelo equilíbrio financeiro dos serviços prestados, o que se foi conseguindo ao longo do tempo, sempre com a preocupação de garantir elevados parâmetros de qualidade e de exigência, dando assim uma boa imagem a todas as ações de formação realizadas.

O projeto e o sistema montado encontra-se mais do que comprovado e em velocidade de cruzeiro, sendo agora uma questão de continuidade, o que me levou a pensar que já estaria esgotada a minha intervenção e a razão de ser da minha colaboração com a AGEPOR, a qual certamente continuará, sempre que de mim necessitarem, pois criou-se uma relação que vai muito para além da simples relação profissional.

Senti por isso ter chegado a hora de dar ao projeto a sua independência e permitir que outras pessoas, mais novas, possam dar-lhe continuidade e mesmo melhorá-lo e inová-lo.

Por mim, conforme referi à Direção da AGEPOR, senti que estando a caminhar para o por-do-sol da minha vida, necessitava de mais tempo disponível para apreciar o momento, dedicando algum tempo a outros projetos que ainda gostaria de realizar, entre os quais a publicação de um livro sobre shipping, em português, e que de alguma forma garantisse a transmissão de algum do conhecimento que recebi de outros às gerações futuras.

Qual é o balanço que faz de todos estes anos em que ajudou a AGEPOR a realizar um programa de Formação para os associados e para o setor?

João Soares - O balanço é extremamente positivo, sob todos os pontos de vista.

Não obstante a amargura que sempre tive de não se obterem grandes resultados nos inquéritos realizados, mais do que uma vez, aos associados e seus colaboradores, para se obter uma noção mais clara sobre as suas necessidades de formação (os quais sempre tiveram poucas respostas), conseguiu-se identificar quais as matérias de maior interesse para quem trabalha numa Agência de Navegação e, nessa base, avançou-se com ações de formação sobre

Os mais de 700 formandos (...) e as suas avaliações à formação recebida, são provas mais do que evidentes de que o sistema montado para a Formação funciona bem.

temas ligados ao shipping (linhas regulares e chartering), às cargas perigosas (Código IMDG) e aos Procedimentos Aduaneiros, já para não falar dos workshops temáticos em várias áreas, culminando com um evento sobre Shipping 4.0, garantindo que não se perca a visão do futuro, que está aí tão perto, desta atividade.

A comprovar o sucesso da atividade de formação da AGEPOR está o facto de terem surgido formandos de outras áreas, como transitários, operadores logísticos e mesmo da indústria, ou particulares, tendo até sido realizadas ações de formação à medida para outras entidades ligadas ao setor do transporte marítimo, como foi a ação sobre Transporte Marítimo e Portos. Os mais de 700 formandos formados pela AGEPOR, até 2018, e as suas avaliações à formação recebida, são provas mais do que evidentes de que o sistema montado para a Formação funciona bem.

Este sucesso deve-se sobretudo a uma excelente equipa, quer de colaboradores da AGEPOR quer de formadores convidados a fazer parte das ações de formação, que ao longo destes anos sempre soube dar o seu melhor, empenhando-se com gosto e extremo profissionalismo no que estava a fazer, sempre procurando o máximo de qualidade possível. Toda esta equipa está de parabéns tendo sido para mim um enorme prazer ter colaborado com todos e sobretudo ter tido todo o seu apoio para que este projeto se concretizasse.

A Formação da AGEPOR é certificada pela DGERT. Julga ter sido este um passo importan-

te? Porquê? Qual foi a sua experiência neste processo?

João Soares - A certificação da Formação da AGEPOR pela DGERT foi um passo e um processo natural, embora não fosse obrigatório, pois a AGEPOR poderia dar a formação aos seus associados sem essa certificação. Mas foi sempre intenção da AGEPOR chegar e ver mais além, abrindo a formação a outras associações congéneres e ao público em geral, processo que está e estará sempre em curso e desenvolvimento, com constantes pedidos externos e internos, de associados.

A certificação pela DGERT permite à AGEPOR ser reconhecida como entidade formadora na área dos transportes e dessa forma emitir certificados de formação, os quais são relevantes para os Curricula dos formandos, independentemente da sua origem, conferindo também mais credibilidade à Formação da AGEPOR. Daí a importância do passo e o porquê do mesmo. Desde o início que toda a estrutura organizativa da Formação da AGEPOR estava montada de forma a cumprir com elevados padrões de exigência e qualidade, que faziam parte do seu objetivo, embora não tivessem como propósito a obtenção da certificação no futuro próximo. Porém, como tudo estava devidamente organizado e preparado, o processo de certificação mostrava-se relativamente simples e a candidatura à certificação pela DGERT, e a sua obtenção, decorreu sem qualquer problema, tendo havido alguma ajuda externa de quem já tinha alguma experiência no processo, o que também contribuiu para acelerar o mesmo. A minha experiência foi a que já existia. Não fizemos absolutamente nada de novo a não ser colocar no sistema da DGERT o que já tínhamos feito há muito tempo e apenas adaptar as sessões das ações de formação ao formato por eles requerido. Por isso não considero ter-se



tratado de uma nova experiência. Foi apenas uma etapa natural e mais uma vez muito bem conduzida por toda a equipa da AGEPOR.

Como vê o setor? Na sua ótica, a AGEPOR está a preparar as pessoas convenientemente para os desafios do mundo marítimo e portuário?

João Soares - A minha visão do setor possivelmente daria para preencher a totalidade desta revista, pois os desafios são muitos e grandes, e as mudanças que irão ocorrer serão profundas e disruptivas, requerendo uma grande atenção, principalmente da gestão de topo das empresas que estão na atividade do shipping e complementares.

O que já todos constatámos é que o papel do Agente de Navegação tem de evoluir de alguma forma, se não acaba sempre por morrer de tanto sucesso, pois quando o agente faz um bom trabalho, normalmente, e naturalmente, isso leva a que a sua representada decida abrir o seu próprio escritório, pois valerá a pena. Em minha opinião, e de uma forma totalmente isenta, a AGEPOR tem feito um excelente trabalho, não apenas na Formação, mas em todas as áreas em que está envolvida, em prol dos seus associados e da economia do país, sendo prestigiada e reconhecida por todos os intervenientes das cadeias ou redes de abastecimento,

quer nacional quer internacionalmente. A Formação foi apenas mais uma forma que a AGEPOR encontrou para oferecer mais um serviço aos seus associados, que de outra forma possivelmente não teriam este tipo de serviço disponível com facilidade ou com matérias que pudessem acrescentar valor na atividade desenvolvida pelos seus colaboradores. A preparação das pessoas para os desafios do presente e do futuro, nesta área de atividade ou em qualquer outra, é e será sempre um trabalho em curso que requer muita atenção e visão, para se poder dar o apoio necessário às empresas associadas através de uma formação evolutiva, permitindo ao mesmo tempo que as pessoas cresçam nas empresas e se tornem melhores profissionais.

O que se arriscam a perder as empresas e os profissionais que não enviam os seus colaboradores aos cursos da AGEPOR?

João Soares - O mesmo que qualquer empresa. Dar formação aos colaboradores deve ser visto como um investimento para a empresa, pois estes vão desempenhar melhor a sua função e ser mais produtivos e melhores profissionais. É claro que certas empresas veem nisso um risco, pois podem estar a investir em alguém que depois decide mudar para outra empresa e evoluir na sua carreira.

Para evitar isso só têm de criar oportunidades de evolução e crescimento profissional para os seus colaboradores.

Muito pior será não darem formação aos seus colaboradores, não tendo por isso melhores profissionais nem melhores resultados, e não conseguindo oferecer serviços de melhor qualidade aos seus clientes. Vão certamente acabar mal.

Que conselho deixa aos que o substituirão, de futuro, no seu papel de coordenador da formação da AGEPOR?

João Soares - O único conselho que posso dar é que sejam empenhados, dedicados e sérios no que fazem, apostando sempre na qualidade e na exigência, a qual deve começar internamente.

Se assim fizerem, certamente que os bons resultados aparecem, não esquecendo que o devem fazer com gosto e, se possível, com alguma paixão. Pois quando não conseguimos fazer o que gostamos, temos de aprender a gostar do que fazemos.

Não preciso desejar boa sorte para quem virá, pois está mais que provado que a sorte só se consegue com muito trabalho. E tenho a certeza que vão continuar a desenvolver um bom trabalho para os associados, que têm a sorte de poder contar com uma excelente equipa.

Formação “à medida” aprovada

Nos últimos anos, a AGEPOR tem sido solicitada para ministrar formações “à medida” de entidades diversas.

Registámos os testemunhos de duas dessas entidades: a Administração do Porto de Lisboa (APL), com duas formações para o setor portuário, e a Somincor, que aqui obteve formação sobre mercadorias perigosas.

APL – Joaquim Sousa

Qual a sua opinião sobre a formação?

A ação de formação correspondeu genericamente às expectativas iniciais, quer no plano da sua organização, metodologias e recursos utilizados, quer do ponto de vista do conteúdo programático desenvolvido.

A formação conseguiu suprir as lacunas existentes?

A formação profissional contínua tem, por definição, a virtualidade de melhor capacitar os participantes para o desempenho das suas funções. Nessa medida, o curso frequentado permitiu alargar e consolidar os conhecimentos sobre Transporte Marítimo e Portos.

Por que é que recorreram à AGEPOR para ministrar esta formação?

A opção pela AGEPOR decorreu da sua consideração enquanto membro da comunidade portuária e, naturalmente, da respetiva proposta formativa, suportada na experiência precedente na monitoria de ações centradas na temática pretendida, cuja oferta é, de resto, manifestamente escassa.

Recomendaria esta formação a outra empresa? Porquê?

Recomendaria o curso em apreço pela circunstância do mesmo propiciar uma visão simultaneamente abrangente e detalhada do transporte marítimo, para o que conta com um conjunto de oradores muito experientados no setor.

Somincor – Luís Neves

Qual a sua opinião sobre a formação?

A formação cumpriu as minhas expectativas.

A formação conseguiu suprir as lacunas existentes?

Sim.

Porque é que recorreram à AGEPOR para ministrar esta formação?

A Somincor recorreu à AGEPOR para ministrar formação sobre o Código Marítimo Internacional das Mercadorias Perigosas (IMDG Code), por ser uma entidade formadora certificada

pela DGERT na área de Serviços de Transporte, que regularmente realiza ações de formação sobre esta temática e recorrendo a formador com reconhecidas competências pedagógicas e especialista na área do transporte de mercadorias perigosas.

Recomendaria esta formação a outra empresa? Porquê?

Sim. Os formadores são competentes.



Potencial disponível
ao serviço da região.





OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

As Arribadas, o Agente de Navegação e o Port State Control - chatices que não se evitam...



Tenho, ao longe, uma vaga memória de erros do passado que são memórias no futuro! Estávamos nos idos do século passado (ou, se calhar, já neste) e discutia-se – eu, um miúdo a ouvir velhos “lobos do mar” – se um navio avariado devia esconder a avaria e tentar entrar no porto, ou se devia declarar a avaria e, como tal, ser tratado como arribada. Eu, naturalmente, um jovem, perguntava entre os olhares fechados daqueles mestres, o que era uma arribada. “Então, não sabes? Não sabes, mas devias saber!”. Ainda hoje me questiono porque é que o ancião se dirigiu a mim naqueles termos. Eu não era marinheiro, não tinha nada a ver com o mar, não era ainda sequer estudante de Direito... e, em boa verdade, não devia sequer estar no meio da conversa. E, se na altura eu não sabia o que eram arribadas, hoje continuo um quase-ignorante. Não que o seja, leia-se bem... mas porque é uma matéria tão pouco falada, na medida em que vai sendo cada vez menos comum. Salvo, claro está, quando as coisas correm mal.

Exemplo académico – daqueles que se leem nos livros do Tintim – é o do navio “Karaboudjan”, registado em Majuro e que pretende entrar no porto de Lisboa. Tendo em consideração que: a) a entrada do navio está sujeita a pilotagem obri-

gatória; b) o navio tem uma avaria no leme, que lhe limita a manobrabilidade; c) que tais factos são do conhecimento do Agente de navegação e do Piloto; *quid iuris?*... ou, o que é de Direito? As Arribadas são Acontecimentos de Mar e fazem parte do grande capítulo das Avarias, e dentro delas as Avarias Comuns. Previstas no Artigo 654.º do Código Comercial – e só apenas as arribadas forçadas. Haverão outros tipos de Arribadas? Sim! Existem também as arribadas voluntárias, neste último caso motivadas por motivos diferentes dos fortuitos ou de força maior. O nosso já velho Código Comercial só se refere às Arribadas forçadas uma vez que, em princípio, só estas dão origem a repartição da avaria comum.

José Vasconcelos Esteves - na senda de Azevedo Matos - define “arribada” como sendo “o facto do navio dar entrada num porto que não é previsto nas escalas e que não é o porto de destino. Da mesma forma, também é considerado arribada o facto do navio voltar ao porto de saída ou a um porto de escala”.

A arribada está sujeita a procedimentos de entrada no porto. Estes procedimentos são regulados pelos Regulamentos Portuários e pela Lei. Diz-nos o Código Comercial que a Arribada só se procederá após o Capitão ouvir o

Conselho de Principais da Tripulação, e lançada e assinada a resolução no diário de navegação, devendo mencionar que a decisão foi tomada tendo em consideração as necessidades de segurança do navio, da carga e da tripulação. Até quarenta e oito horas depois da entrada no porto da arribada deve o capitão fazer o seu relatório – vulgo Protesto de Mar - perante a autoridade competente.

Fugindo do meu “porto seguro”, opto por analisar as arribadas à luz do entendimento do Porto de Lisboa. “Consideram-se navios arribados ao Porto de Lisboa todos aqueles que, não estando desembarçados para Lisboa ou não tendo como destino este Porto, sejam obrigados, por motivo de força maior, designadamente mau tempo, água aberta, avaria, falta de combustível ou aguada, reacondicionamento das cargas, mudanças de tripulação ou desembarque de feridos ou mortos, a demandar este Porto.” Então, e se o navio pretender escalar esse porto, mas estiver com avaria no sistema de governação do navio? Porá o navio a segurança do porto, das outras embarcações e da navegação em risco? Não deverá ser considerada uma arribada toda e qualquer entrada em porto, programada ou não, de embarcação avariada? Quais as consequências?

Na minha ótica, todo o navio que pretenda aportar e que esteja sob determinada avaria – nomeadamente mecânica – deve ser tratado como uma arribada. Tal deverá aplicar-se mesmo que o navio tenha planeada uma escala no porto onde necessita arribar. Esta é a única via que garante que o navio é tratado com todas as cautelas. Um navio avariado carecerá de medidas reforçadas de segurança, de reboque, de vigilância e de controlo da manobra de entrada e acostagem. E garante também que todas as operações de reparação são efetuadas e que o Port State Control garante que o navio em causa passa a cumprir todas as normas legais de segurança e qualidade do navio – a dita Compliance.

Veja-se, a propósito, o disposto no regulamento portuário do Porto de Lisboa. Os navios que pretendam entrar no Porto de Lisboa em situação de arribados deverão cumprir com os seguintes requisitos previstos no regulamento. Assim, “o representante do armador [leia-se, o Agente de Navegação] deverá enviar, com a devida antecedência, à Autoridade Portuária uma declaração de arribada onde constem, nomeadamente, os seguintes pontos: a) Nome, tipo de navio, bandeira de registo, Gross Tonnage, comprimento e calado máximo à chegada; b) Motivo de arribada; c) Existência de eventuais feridos ou perigos para a vida humana; d) Existência de risco de alagamento, afundamento, incêndio, explosão ou derrames; e) Tipo e quantidade de carga existente a bordo e sua condição; f) Existência de mercadorias perigosas ou poluentes, sua classificação IMO e quantidade; g) Existência de condicionantes à estabilidade, flutuabilidade, capacidade de propulsão e governo; h) ETA à Baía de Cascais; i) Existência de condicionantes à utilização das ajudas à navegação – radar, VHF, cartas, agulha ou sonda.”

Sobre o que já acima se escreveu, e que encontra a razão na prática dos portos, vai precisamente no sentido do que se pretende demonstrar. O referido regulamento dispõe que os navios que precisem de arribar no porto de Lisboa têm de indicar o motivo da arribada e a existência de condicionantes ao governo da embarcação. Ora, se este motivo tem de ser declarado para que a arribada possa ser auto-

rizada e efetuada, então a avaria do sistema de governação é motivo em si mesmo para a arribada tendente à reparação do navio em porto seguro.

Cabe também apreciar o seguinte: a entrada de um navio tem de ser autorizada pela Autoridade Portuária? E pelo Capitão do Porto?

Nos termos do Decreto-Lei nº 370/2007, cito o Artigo 2.º, segundo ao qual “O capitão do porto pode determinar a realização de visita de entrada a navios e embarcações que pretendam aceder a águas territoriais e a águas interiores, aos que nelas pretendam fundear ou navegar em direção a um porto nacional e, ainda, àqueles sobre os quais exista algum tipo de suspeita quanto a avaria ou relativa à tripulação, carga,

... todo o navio que pretenda aportar e que esteja sob determinada avaria – nomeadamente mecânica – deve ser tratado como uma arribada. Tal deverá aplicar-se mesmo que o navio tenha planeada uma escala no porto onde necessita arribar.

ou à prática de algum ilícito penal ou contraordenacional”.

Com base nesta norma, o Capitão do Porto pode impedir a entrada de um navio se essa visita prévia de entrada desaconselhar a entrada do navio. Mas, e se em causa estiver uma necessidade imperiosa de entrar no porto para reparações urgentes e inadiáveis? Neste caso em concreto estaremos perante uma razão objetiva que motiva a arribada! Pelo que, no mínimo, a embarcação deve ser admitida a entrar no porto para, no mínimo, proteger e salvaguardar a vida humana no mar... é que um navio avariado poderá, no limite, pôr em causa a vida do pessoal a bordo.

Por outro lado, se um navio pedir a entrada em porto por motivo de arribada – por avaria do sistema de propulsão ou governo - isso trará consequências para o futuro? A resposta mais democrática será: sim e não! No momento, devidamente justificado, o navio entrará em porto para proceder às reparações necessárias e, no final, sempre será sujeito ao Port State Control. Isso irá gerar uma variação estatística no pavilhão do navio que originará uma baixa de classificação da bandeira segundo o Paris MoU. E tal baixa pode embargar a operação do armador em portos aderentes do Paris MoU, limitando o número de portos possíveis de serem escalados.

Por estes motivos, sempre haverá a tendência de se ocultar as avarias do navio. E esta tendência é manifestamente grave. Os Agentes de Navegação não podem nem devem ceder à tentação de ocultar estes factos. Com efeito, incorrem em responsabilidade civil e criminal caso se verifiquem eventos motivados por negligência do Agente de Navegação. Admita-se, por mero exemplo académico, que o navio do nosso exemplo inicial, aquando dos testes de manobrabilidade prévios à entrada em porto verifica que tem limitações de governação. Ato contínuo informa o Armador e o Agente de Navegação. A ocultação da avaria ao Capitão do Porto e à própria autoridade portuária pode levar a que o navio pratique o porto sem condições de segurança, podendo causar danos noutros navios ou nas instalações portuárias. Esses danos serão da responsabilidade de quem sabendo da possibilidade da ocorrência do evento nada fez para o evitar. Era tão mais preferível ser uma arribada forçada por avaria – e que na minha ótica não deve ser obstada pelo facto de o navio já ter previamente definido tal porto com um porto de escala – e que originará cuidados redobrados por parte de todos os operadores. Pois que sairá bem mais barata a arribada do que a indemnização. Como se trata do primeiro artigo por mim escrito neste ano de 2019, desejo aos estimados leitores um Feliz Ano, carregado de sucessos, sempre bem estivados, e com bons ventos, pois “não é a vela enfunada que faz andar o navio, mas o vento que não se vê!”.

Área	Tema	Cód.	H	Local	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
Cargas Perigosas	Código IMDG	IMDG	20	Lisboa				6 Mai a 3 Jun							
	Actualização ao Código IMDG ¹	Act IMDG	4	Porto				7 Mai a 4 Jun							
Alfândega	Procedimentos Aduaneiros	PA	31	Lisboa					17						
				Porto					18						
Shipping	Shipping & Chartering	S&C	36	Lisboa									23 Set a 11 Nov		
				Porto										24 Set a 12 Nov	
Informática	Excel Business Intelligence ²	EBI	14	Lisboa	14 e 15	21 e 22	6 e 7 30 e 31			8 e 9	8 e 9	12 e 13	17 e 18	21 e 22	
				Porto											
Línguas	Profissional Business English ³	PBI	30	Lisboa									24 Set a 26 Nov		
				Porto										23 Set a 25 Nov	
Línguas	Français des Affaires	FA	32	Lisboa				2 Abr a 21 Mai							
				Porto				1 Abr a 20 Mai							
Línguas	Italiano	ITA		Lisboa					2 Abr a 4 Jun						
				Porto											
Workshops	Seguros de carga e Tratamento de Avarias de Carga	IMDG	4	Lisboa				15							
				Porto				16							
Workshops	IMSBC International Maritime Solid Bulk Cargoes Code ⁴	IMSBC	4	Lisboa										13	
				Porto											14
Workshops	Peamento de Carga em Contentores	WPC	4	Lisboa			10								
				Porto			11								
Workshops	Regras INCOTERMS 2010 ⁵	WIT	4	Lisboa									23		
				Porto										24	

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

4 - Workshop incluído na Acção de Formação em Shipping & Chartering

5 - Workshop incluído na Acção de Formação em Procedimentos Aduaneiros