



AGEPOR

58

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

O mundo está mais imprevisível, mas...

Retemperados por mais umas férias de Verão, é tempo de voltar ao trabalho para enfrentar um cenário cada vez mais recheado de acontecimentos imprevisíveis e incertezas que vão pautando os tempos que vivemos e que, direta ou indiretamente, acabam por afetar o negócio e a vida das nossas empresas.

Neste período estival tivemos um pouco de tudo:

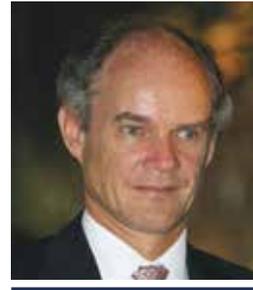
- A greve dos camionistas que, ao abrigo de uma lei da greve que se mostra cada vez mais desequilibrada e desadequada, nos pretendeu tomar a todos como reféns.
- Os crescentes avanços e recuos da guerra comercial entre os USA e a China com consequências na economia mundial.
- Taxas de juro de curto prazo superiores às do longo prazo e grande volatilidade nas Bolsas.
- A crescente perspectiva de que o BREXIT pode ocorrer sem acordo e de forma potencialmente desordenada.
- A confirmação de queda do PIB na Alemanha, economia mais forte da zona Euro, que advinha uma recessão técnica cujos efeitos negativos se espalharão por toda a Europa.
- Os incêndios na Amazónia e a escalada confli-

tual daí resultante que vem fazer perigar a aplicação do recente acordo MERCOSUL / Europa. Não mentiria se dissesse que chegámos mais preocupados de férias do que estávamos antes de partir. O mundo está mais imprevisível e algumas nuvens no horizonte já não são só ameaças e começam a materializar-se como prenúncio de tempestades certas.

Este tempo paira sobre as próximas eleições legislativas que terão lugar a 6 de outubro próximo. Já veremos o resultado e o que nos dirá sobre a direção que tomará o País.

Infelizmente não temos controlo, ou poder de influência, sobre grande parte destes acontecimentos.

Cabe-nos canalizar a nossa energia para tudo o que está ao nosso alcance, estando particularmente atentos aos sinais do tempo, ao progresso e à inovação. Independentemente dos humores dos dirigentes mundiais, a inovação e a revolução digital vão fazendo o seu caminho, e todos os dias nos abrem um mundo novo no qual, se formos rápidos e sagazes, podemos ser mais fortes e competitivos. A JUL, abordada neste número da Revista, é sem dúvida um instrumento e um sinal de progresso.



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

Índice

03 **Editorial**
O mundo está mais imprevisível, mas...
/ Rui d' Orey

04 **Entrevista**
JUL é mais um desafio para um trabalho
mais eficiente e produtivo
/ Cátia Esteves

07 **Opinião**
A Diplomacia Azul no quadro
dos Transportes Marítimos
/ Pedro Carvalho Esteves

10 **Cronograma Formação AGEPOR 2019**

JUL é mais um desafio para um trabalho mais eficiente e produtivo

A 2 de março, foi lançada a Janela Única Logística, numa cerimónia presidida pela Ministra do Mar, Ana Paula Vitorino, na Administração dos Portos de Sines e do Algarve. Em abril, o primeiro piloto arrancou nos portos da Região Autónoma da Madeira.

A Dra. Cátia Esteves, em representação da Transinsular, esteve envolvida no processo de transição da JUP para a JUL nesses portos. Em entrevista à Revista AGEPOR, faz um primeiro balanço da mudança.

Quando soube que a JUL iria ser implementada na Madeira, quais eram as expectativas?

Cátia Esteves - Os agentes sentiram a responsabilidade em garantir que a implementação na RAM [Região Autónoma da Madeira] decorria com sucesso. Aliás, a escolha da Madeira como primeiro porto-piloto para o módulo portuário foi um reconhecimento da diversidade de operações comerciais de carga e passageiros desenvolvidas nos portos da Região, e tal foi também entendido pelos agentes de navegação como reconhecimento do trabalho desenvolvido por nós no agenciamento das escalas desses navios.

Quisemos garantir que a implementação decor-



ria com sucesso e desde o início os agentes de navegação da RAM estiveram disponíveis para prestar o seu contributo no desenho da JUL e executar todos os testes necessários e prévios à entrada em produtivo, que ocorreu em abril passado.

Por outro lado, a mudança da JUP I para a JUL foi precedida de muita expectativa por nós, visto que concretizava a atualização desta plataforma para, no mínimo, o nível da JUP II já existente nos principais portos nacionais, publicitada pelos nossos colegas, os agentes de navegação nacionais associados da AGEPOR, como mais desenvolvida.

Durante o processo de implementação da JUL, quais foram as maiores dificuldades sentidas?

Cátia Esteves - Uma das notas diferenciadoras da JUL é a uniformização da informação e da forma como esta está a ser introduzida na plataforma. Esse é um desafio grande porque implica o ajuste de todas as entidades, principalmente das que geram a informação, ou seja, os utilizadores clientes das infraestruturas portuárias, neste caso os armadores, que são representados localmente pelos seus agentes de navegação.

A sensibilização dos nossos clientes (armadores) para as novas exigências da JUL, nomeadamente, no preenchimento dos *templates* com campos de preenchimento obrigatório e uniformizados, que anteriormente eram efetuados por *uploads* de documentos próprios de cada armador (listas de tripulantes, passageiros, cargas IMO, etc.) foi um desafio, tanto para os nossos clientes como para nós.

Por outro lado, a concertação com a própria JUL e mediação conjunta da entidade gestora e da AGEPOR (em nossa representação) com as autoridades intervenientes em criar *templates* oficiais que cumprissem com o que as autoridades necessitam ao nível de informação e que de igual forma não colidissem com os requisitos operacionais por que os armadores regem a sua operação comercial.



7-9
OCTOBER

**ON
BOARD
OF A
TRAIN**



COURSE IN INTERMODAL LOGISTICS AND RAILWAY PORT SERVICES

LOCATION

Lisbon (Portugal)

With visits to the Ports of Sines, Setúbal and Leixões

INCLUDED

- Training materials
- Accommodation
- Meals (scheduled in the programme)
- Transfers from the terminals to the hotels
- Diploma

LANGUAGE

- English



**REGISTRATIONS
ARE OPEN!**

MORE INFO:

www.escolaeuropea.eu

(+34) 93 298 6070

info@escolaeuropea.eu

shortsea.portugal@gmail.com



Outro desafio foi, certamente, na fase inicial de testes antes da entrada em produtivo, concertar a disponibilidade de todos os agentes associados da AGEPOR para a óbvia duplicação de informação na JUP e na JUL, que exigiu dos agentes um esforço suplementar de trabalho, principalmente por ter coincido com a época alta dos cruzeiros. E neste ponto devo reconhecer o esforço e empenho dos agentes locais, cuja disponibilidade para a duplicação de trabalho e muita paciência na fase de testes é de ressaltar.

Ao fim destes meses de trabalho, sente que a plataforma JUL já está estabilizada ou ainda necessita de desenvolvimentos para cumprir com as necessidades dos operadores?

Cátia Esteves - A JUL é muito intuitiva e de fácil entendimento, mas existe ainda muito trabalho por realizar, não só em ligeiros ajustes do módulo portuário já em produtivo nos portos da RAM, e que em breve será estendido a Sines, como também na criação e implementação dos restantes módulos. E estou certa que, conforme a JUL for implementada noutros portos nacionais, irão surgir alterações e ajustes decorrentes também dos contributos das autoridades e dos agentes de navegação locais. O desafio é assegurar a comunicação e passagem de informação para as outras plataformas das autoridades, nomeadamente com o SDS da Autoridade Tributária e Aduaneira.

A nível do apoio das autoridades, como descreve a relação e o nível de comprometimento com o projeto?

Cátia Esteves - Na RAM há que realçar o envolvimento e comprometimento de todas as autoridades para que se conseguisse a entrada em produto da JUL no tempo definido pela entidade gestora nacional (INDRA). Destaque para o excelente trabalho desenvolvido pela Administração Portuária (APRAM),

enquanto entidade gestora local, não só no envolvimento dos agentes de navegação desde o início da fase de desenho e testes, como também na mediação com as restantes autoridades locais das necessidades dos agentes de navegação, e, atualmente, a sua disponibilidade 24/7 no apoio operacional ao trabalho desenvolvido pelos agentes de navegação na JUL, seja na resolução de problemas ou erros, seja na formação contínua aos agentes, decorrentes das atualizações que têm sido feitas regularmente.

Sentiu algum tipo de atrito por parte das entidades do setor?

Cátia Esteves - De todo. Pelo contrário, é de registar o empenho de todas as entidades neste processo de implementação e na forma como apoiaram o trabalho operacional realizado pelos agentes de navegação na JUL, principalmente durante a fase de implementação e ajustes, com especial destaque para a flexibilidade apresentada pelas autoridades em considerar “processo de contingência” durante este processo.

Sendo também a representante local da AGEPOR, e no fundo o elo entre os Agentes e as equipas de projeto, sentiu que teve o suporte necessário?

Cátia Esteves - Sim. Aliás, o envolvimento da Direção Nacional da AGEPOR neste processo foi fundamental, porque garantiu também a ponte com os representantes máximos das autoridades a nível nacional e sensibilizou-os para as particularidades existentes na RAM e a realização de ajustes ao trabalho que vinha a ser desenvolvido.

Olhando agora para a classe, sente que a JUL veio melhorar o dia a dia dos Agentes de Navegação?

Cátia Esteves - Ainda estamos numa fase de implementação e reparação de alguns testes,

pelo que ainda não é possível beneficiar das vantagens que a JUL trará futuramente aos agentes de navegação no desempenho do seu trabalho. Estamos convictos de que quando a JUL estiver implementada e integrada em todos os portos nacionais se poderá efetivamente retirar todas as mais valias desta plataforma, sendo que uma delas será, seguramente, a otimização e eficiência do trabalho desenvolvido pelos agentes de navegação, nomeadamente pela redução da duplicação de informação pelos agentes em cada porto nacional referente às escalas do mesmo navio, nomeadamente, em escalas de linhas regulares de passageiros e carga. Associada à redução desta duplicação de informação atualmente existente, estará também a óbvia redução de erros e a maior eficiência na resposta das diversas autoridades com intervenção no *clearance* da escala dos navios por nós agenciados.

Para os seus colegas que em breve vão entrar em contacto com esta nova realidade, quer deixar alguma sugestão?

Cátia Esteves - Esta plataforma concerta o trabalho conjunto das diversas entidades e o contributo dos agentes de navegação é fundamental para garantir o sucesso, até porque a mesma depende do trabalho executado pelo agente de navegação.

Os agentes associados da AGEPOR e a própria Direção Nacional e Direção Executiva sempre foram muito ativos na dinamização com a comunidade portuária pelo que a implementação da JUL é apenas mais um dos muitos desafios até agora abraçados pela nossa classe em prol de um trabalho mais eficiente e produtivo. Recomendo a todos os colegas Disponibilidade para participarem nos testes prévios e entrada em produtivo nos respetivos portos de atuação, e Espírito Crítico no decorrer dessa fase de testes para apresentar sugestões e notas de melhoria.



A Diplomacia Azul no quadro dos Transportes Marítimos



Nos últimos cinco anos, a par das questões do Mar, tenho debruçado muito do meu interesse nas questões da Diplomacia – talvez o gosto amargurado de (ainda) não fazer parte da família do MNE (o ministério!) me levem a debruçar sobre estes temas.

Lembro-me que, em 2017, numa radiosa manhã de Outono, lá me dirigi para a Faculdade de Direito de Lisboa a fim de prestar provas específicas de conhecimentos no âmbito do concurso ao Corpo Diplomático. Nessa prova eram feitas algumas questões, em três grandes grupos, sendo que só se poderia responder a uma questão de cada grupo, e apenas a dois grupos, ficando a remanescente para a prova oral. Naturalmente, perante questões sobre Mar, lá me atrevi a responder à questão sobre Geopolítica do Mar.

“Historicamente, Portugal pensou-se como um país atlântico e colonial que, quando o peso do vetor marítimo era excessivo, procurava compensações continentais. Hoje, pensa-se como país europeu que procura rentabilizar a posição atlântica e as relações pós-coloniais.” Comecei a minha resposta pelas palavras engraçadas da *blague* (piada ligeira na língua de Molière) de Paulo Rangel “Portugal é uma ilha rodeada de Mar e Espanha por todo o lado!”. Pensei que a piada inocente seria ignorada até que tive contacto com a correção do exame e o acentuado ponto de interrogação dirigido à referida expressão. Nesse dia decidi inverter a tendência: quando quiser “brincar” apenas o farei em casa e sozinho, sob pena de os “meus” também me acentuarem as gçoalas a vermelho.

Dois anos corridos, e de novo a concurso (desta vez, sem fé, sem esperança e sem tempo) lá descobri nas prateleiras da Almedina um pequeno livro, com 135 páginas e prefácio de Marcelo Rebelo de Sousa, escrito por Duarte Bué Alves, diplomata desde 1999 e que passou pelo Gabinete de Assunção Cristas como assessor diplomático. Quando li a curta biografia do autor, aposta na contracapa do livro, esbocei um jocoso sorriso de escárnio (digno de um bom ignorante) e questionei-me – a mim e aos meus botões – da necessidade de tal assessor. Lá tive de ler o livro, virado ao mar e enquanto tomava um pensativo chá de menta, e eis que me apercebo que as questões do Mar justificavam tal Diplomata junto da Ministra do Mar. Desde esse dia, aprofundi o tema e rapida-

mente me transformei num acérrimo defensor da Diplomacia Azul enquanto vetor da política externa portuguesa.

Pegando no texto “A Política Externa Portuguesa” de Pedro Sanchez da Costa Pereira - Diretor-Geral de Política Externa, e que sintetiza as linhas mestras da política externa portuguesa tais como definidas pelo atual Governo, publicado em língua inglesa no livro *The Road Ahead - The 21st-Century World Order in the Eyes of Policy Planners* (2018, Fundação Alexandre Gusmão), conclui que a Política Externa Portuguesa na atualidade está voltada para a Europa, o Atlântico e o mundo de expressão portuguesa (tivesse eu lido eu este livro, só dado à estampa em 2019 – e, portanto, tardiamente, e nunca teria iniciado a resposta de 2017 com graçolas). Nas palavras de Pedro Sanchez, “Contrariamente ao que muitos possam pensar, o chamado “eixo atlântico” não se refere em primeira mão ao oceano atlântico propriamente dito, já que para a política externa portuguesa os oceanos em geral, e não apenas o Atlântico, são globalmente cada vez mais prioritários. Na verdade, o que está aqui em causa é a dimensão de segurança que o espaço atlântico encerra, que se traduz sobretudo na pertença de Portugal à Aliança Atlântica e no seu relacionamento com os parceiros para nós mais importantes neste contexto, o Reino Unido desde há quase sete séculos e, desde meados do século passado, sobretudo os EUA. Esta situação requer hoje ajustamentos. O Reino Unido, que, com Portugal, tem sempre sido um parceiro particularmente ativo na União Europeia a favor do reforço do pilar europeu de defesa numa lógica de complementaridade e de não duplicação com a NATO, que se deve manter como a principal organização de defesa coletiva, deverá em breve abandonar o projeto europeu e enfraquecer assim a sensibilidade mais atlantista na UE. Por outro lado, a recente mudança de Administração nos EUA trouxe uma alteração substancial no relacionamento da única superpotência com a Europa. Isso tornou-se particularmente visível no quadro da NATO, com exigências norte-americanas acrescidas de empenhamento europeu e com uma nova atitude em matéria de comércio externo.

O setor marítimo, plurilocalizado e transnacional carece de muita e elevada cooperação entre os países no sentido de garantir o normal e fluído mercado do transporte marítimo.

O congelamento das negociações de um vasto tratado comercial entre os EUA e a União Europeia (TTIP) é disso, infelizmente, exemplo. A própria conjuntura internacional está em rápida transformação num contexto marcado por crescentes incertezas e maior insegurança. A NATO, na prática, não obstante querer projetar segurança em todos os azimutes, concentra-se mais nas ameaças a leste e sudeste. Mesmo quando age noutras áreas, como no espaço atlântico, é muito frequentemente com a preocupação principal, quando não exclusiva, de contrariar e fazer face às ameaças a leste. A sua vocação para agir no espaço magrebino e saeliano, de onde poderiam surgir as maiores ameaças para o flanco sul da União Europeia, onde se encontra Portugal, é menor. Por estas razões, é prioritário para Portugal promover a articulação dos vários instrumentos existentes de segurança e defesa, num espírito de complementaridade e não duplicação, no respeito das especificidades de cada um, e, se necessário, a criação de novos meios que permitam a projeção de uma verdadeira estabilidade e a garantia de defesa num círculo que abarque verdadeiramente 360º, portanto, também a sul do Mediterrâneo.

Em qualquer circunstância, Portugal é um aliado leal no quadro da NATO e sinceramente empenhado no aprofundamento do projeto europeu nos domínios da segurança europeia, como também o será em quaisquer outros alinhamentos em que participe com os seus parceiros para fazer face a ameaças comuns. Ao nível nacional, Portugal teve de fazer face

ao desafio da diminuição da presença norte-americana nos Açores, estruturando e apresentando várias iniciativas. O lançamento do “Atlantic International Research Center – AIR Center”, projeto que visa promover a cooperação e a investigação científica internacional nas áreas dos oceanos, clima e espaço, e a criação de um Centro de Defesa no Atlântico, ambos tirando partido da localização estratégica dos Açores, são exemplos do interesse de Portugal por iniciativas que contribuam para valorizar a posição estratégica de Portugal no Atlântico. Ponto importante, devemos ter presente que, se Portugal é um país periférico no quadro europeu, já no contexto atlântico a sua centralidade é mais do que evidente. Posicionado entre o Atlântico norte e o Atlântico sul, entre o Mediterrâneo e o Atlântico, entre o resto da Europa e as Américas e África, basta olhar para um mapa – ou atentar na sua participação empenhada na UE e na NATO, mas também na CPLP e na Conferência Ibero-Americana – para ver que Portugal tem aqui a sua verdadeira e principal centralidade geopolítica, que justifica a prossecução de um verdadeiro eixo estratégico de atuação.”

“Portugal, cada vez mais, internacionaliza-se. As exportações portuguesas, que representavam 27% do PIB em 2005, representam hoje 43% (2017). Nos primeiros 15 mercados de exportação, para além de vários parceiros da União Europeia, contam-se os Estados Unidos, Angola, o Brasil, a China, Marrocos e a Suíça. Portugal alcançou recentemente um equilíbrio assinalável na sua balança comercial e uma notável diversificação de parceiros. Estas tendências, que advêm sobretudo do dinamismo do tecido económico e empresarial, não são, contudo, totalmente independentes das orientações da política externa portuguesa. O Estado não se substitui aos empresários portugueses nas opções feitas por estes últimos, mas procura ativamente abrir caminhos e criar as melhores condições para o sucesso dos operadores económicos portugueses. E não só. O esforço de internacionalização não visa apenas as exportações em sentido clássico, mas passa também por outras áreas: pela língua, cujo potencial já referimos, pela

cultura, pela cooperação, pela promoção da mobilidade e pela ciência. Todas estas áreas têm enormes potencialidades de sinergias umas com as outras. Em todas elas a política externa é chamada a contribuir, promovendo, dinamizando, estabelecendo laços, procurando criar conexões que se prolonguem no tempo. O diálogo bilateral regular, ao nível político, com um cada vez maior número de parceiros, contribui fortemente para este esforço de internacionalização.

Portugal quer hoje estar mais presente em cada vez mais espaços. Fâ-lo com a convicção de que este seu maior esforço de abertura traz prosperidade e crescimento, mas, igualmente, com a consciência de que na exata medida em que quanto mais se abre também mais se expõe às fragilidades e incertezas que possam existir ou aparecer nos espaços em que está presente. A promoção da estabilidade internacional, o respeito por regras claras, comumente aceites e criadoras de previsibilidade e segurança, é assim do máximo interesse de Portugal.”

Com estes dois trechos das grandes linhas da política externa portuguesa, consegue-se concluir duas coisas:

- a) Portugal precisa das relações com o Mar para se afirmar;
- b) Só com recurso ao Mar é possível alargar horizontes económicos.

Nas palavras do sábio Diplomata e autor do livro, “com 676 milhões de euros de receita e cerca de 15000 postos de trabalho, este terceiro agrupamento tem importância tal que Tiago Pitta e Cunha a ele se referiu expressivamente como a “espinha dorsal” da economia azul. Efetivamente, se quase tudo na economia é movimento, é este agrupamento que a isso dá resposta. Sem ele o mundo pararia – 90% do comércio mundial circula por mar. Este agrupamento abarca o transporte de carga marítima e fluvial; os portos, a sua gestão e toda a logística envolvente; o armazenamento de carga e o seu manuseamento; a ajuda à navegação; o transporte de pessoas por ferry, os cruzeiros e toda a manutenção e reparação do que a estes sectores está ligada.”

Parecendo um conjunto de banalidades, concluímos por dizer que o setor marítimo,

plurilocalizado e transnacional carece de muita e elevada cooperação entre os países no sentido de garantir o normal e fluído mercado do transporte marítimo.

Por último, e voltando ao tema jurídico, se por um lado existe diplomacia, por outro lado deve existir concorrência internacional. Para esta última, só se é competitivo com um sistema judicial e jurisdicional de vanguarda, voltado para o futuro e o mais evoluído possível. Não se pode continuar a viver no Velho Código Comercial. Assim, para quem me está a ler, e so-

bretudo para a Senhora Ministra do Mar, Eng^a. Ana Paula Vitorino, em prol das boas relações internacionais e de uma competitividade internacional digna do nome, é necessário repensar o Código da Navegação Marítima e introduzir estas novidades no nosso Ordenamento Jurídico. Só assim podemos estar no MUNDO! Aproveito para deixar os meus votos de umas retemperantes e salutaras férias de Verão, trazendo baterias renovadas para o muito que há para fazer ainda este ano e no 2020 que aceleradamente se avizinha.



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
APDL

Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt

| 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 | | | | | 23 Set a 11 Nov | |
| | | | | Porto | | | | | 18 | | | | | 24 Set a 12 Nov | |
| Shipping | Shipping & Chartering | S&C | 36 | Lisboa | | | | | | | | | | 2 Out a 4 Dez | |
| | | | | Porto | | | | | | | | | | | 3 Out a 5 Dez |
| 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 | | | | | | | | | | | |
| 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 | | | | | | | | | | | |
| 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