



AGEPOR

65

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

Em jeito de balanço...

Este é o último editorial que escrevo enquanto Presidente da AGEPOR.

Foi uma honra servir a Associação e os associados ao longo destes últimos seis anos, precedidos de outros três como membro da Direção. Quando olho para trás parece que o tempo passou depressa e que muito mais poderia ter sido feito. No entanto, percorri uma lista de tudo aquilo que se fez e não foi assim tão pouco. O que acontece é que nos vamos esquecendo daquilo que se conclui e concentramo-nos no que ainda está por fazer ou naquilo que exige a nossa atenção.

Se tiver que elencar o que mais marcou estes anos diria que foi:

1) A tentativa, felizmente fracassada, de assalto do SEAL ao poder nos portos portugueses. Como parte desta lógica de poder, vivemos em constante clima de greve no porto de Lisboa, com momentos de perturbação pontual noutros portos. Como sempre fomos dizendo, o SEAL é um sindicato que vive da greve, pela greve e para a greve. Foi assim que prejudicou os trabalhadores portuários. Foi assim que contribuiu para o declínio do porto de Lisboa. Foi assim que foi caminhando para a sua própria provável destruição.

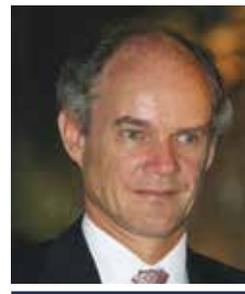
2) O desafio do investimento nos portos portugueses para continuar a potenciar o seu desenvolvimento e a relevância da sua posição na Península Ibérica e no mercado de transbordo do estreito de Gibraltar. Só assim podemos aspirar a uma economia competitiva e a uma conectividade direta com todos os mercados mundiais.

3) A concentração dos armadores, em todos os segmentos do transporte marítimo, e o início inelutável de uma caminhada para a sustentabilidade ambiental, a par com a digitalização. No plano pessoal, o que mais me orgulha, nestes anos, foi o posicionamento incisivo da AGEPOR relativamente às greves e ao combate aos propósitos do SEAL. Foi preciso balancear o interesse dos associados, e dos armadores que representam – para quem qualquer greve é um enorme prejuízo que querem ver acabado imediatamente –, e o interesse de longo prazo dos portos portugueses, que é o de contar com parceiros sociais que defendem os interesses dos seus representados, mas que respeitam o interesse de todos e do futuro do País. Era preciso combater o SEAL, um sindicato agarrado ao passado, incapaz de ser um parceiro de futuro.

Também me orgulho do respeito que a AGEPOR granjeia junto de todas as autoridades que atuam nos portos e junto das entidades internacionais com quem se relaciona. É um capital único e muito valioso. É um capital que herdei, que procurei usar com sabedoria, e que procurei aumentar.

Há uma iniciativa que não correu bem e da qual não me orgulho: a revisão do tarifário das Capitánias.

O objectivo de transformar um tarifário de aplicação de recursos num tarifário moderno de prestação de serviços é desejável e até foi em parte conseguido. Mas o aproveitamento da transformação, por parte da tutela, para



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

aumentar significativamente os custos para os armadores, ao contrário do que tinha sido inicialmente acordado, é uma derrota e foi um mau serviço aos portos nacionais. Na parte que me toca, penitencio-me.

Na hora de entregar o testemunho ao meu sucessor só posso desejar que ele seja abençoado com o mesmo apoio, carinho e lealdade que recebi. Dos meus colegas de Direção, do Conselho Nacional, da Mesa da Assembleia Geral, do Conselho Fiscal e dos Associados. A nada se negaram e a sua sabedoria individual e coletiva, e sempre pronta contribuição quando solicitada, foram uma constante. Sem eles e sem este entendimento nada teria conseguido fazer. O mesmo se aplica ao António Belmar, Diretor Executivo, e a toda a equipa permanente da AGEPOR. É um gosto trabalhar com eles, sentir o seu afeto e a sua energia de querer fazer. São o coração da AGEPOR, a primeira e sempre presente linha de apoio dos agentes de navegação. A todos, uns e outros, devo um grande agradecimento.

Índice

03 Editorial
Em jeito de balanço
/ Rui d' Orey

04 Opinião
Volumes vs. Contentor – 2.ª Parte
/ João de Sousa Magalhães

06 Opinião
A responsabilidade no Direito Marítimo
e a Equidade
/ Pedro Carvalho Esteves

08 Atualidade
Delegação de Leça da Palmeira
de “cara lavada”
AGEPOR na Porto Maritime Week

10 Workshop Bill of Lading



OPINIÃO

João de Sousa Magalhães

PhD Student (Vigo University)

LLM (Oporto Global University – Universidade Portucalense IDH)

Researcher- IJP Portucalense Institute For Legal Research

Vogal do Conselho Deontológico da Ordem dos Despachantes Oficiais (ODO)

Volumes vs. Contentor

2.ª Parte

Ao iniciar a segunda parte desta curta série, começaríamos por fazer uma pequena viagem sobre a legislação nacional em matéria de transporte marítimo internacional de mercadorias.

Vamos desde já ressaltar que o que aqui será dito não se aplica, em princípio, aos contratos de transporte em que o Conhecimento de Embarque (BL) seja emitido ao abrigo de uma Carta Partida (Charter Party).

No contrato de transporte marítimo internacional é normalmente reconhecida ao “shipper” uma posição de inferioridade em relação ao “carrier”, sendo-lhe muito difícil fazer valer os seus direitos (se os tiver) em caso de perda ou avaria da sua mercadoria.

Qualifiquemos este contrato no Ordenamento Jurídico Português: trata-se de um negócio jurídico bilateral (será?), oneroso, consensual, sinalagmático, sujeito a forma escrita não solene. Atualmente, não podemos deixar de fazer um reparo: não estaremos antes perante um verdadeiro contrato de adesão? Se não, reparem: numa negociação de um contrato deste tipo, o “carrier” apenas coloca à disposição da outra parte a possibilidade de negociar o preço e o “demurrage”, competindo a esta aceitar ou não. Naturalmente que entendemos esta posição. Achamos, no entanto, que a Doutrina e a Jurisprudência poderiam/deveriam (?) corrigir o que à primeira vista parece ser um desvio. Mas, mais: normalmente, aos contratos de transporte internacional de mercadorias, dos quais o BL é evidência, são adicionadas uma série de cláusulas, pré-contratuais (?), que constam do verso dos BL, e que impõem uma série de obrigações à outra parte. Ora, se o BL só é disponibilizado ao “shipper” após a mercadoria estar a bordo do navio, como é que este pode discordar daquelas?



No Ordenamento Jurídico nacional, resume Lima Pinheiro, no que à Convenção de Bruxelas de 1924 respeitaⁱⁱ:

“Sintetizando:

i) a Convenção de Bruxelas de 1924 deve aplicar-se, independentemente do Direito nacional competente, sempre que o conhecimento foi emitido no território de um Estado contratante e a acção é proposta no tribunal de um Estado contratante (22);

ii) se o conhecimento não foi emitido no território de um Estado contratante, a Convenção de 1924 deve aplicar-se nos tribunais de um Estado contratante se o seu Direito de Conflitos remete para a ordem jurídica de um Estado contratante e a situação cai dentro do âmbito de aplicação (material e espacial) que, neste

Estado, é atribuído às regras da Convenção; iii) a Convenção de 1924 modificada pelo Protocolo de 1968 é aplicável nos tribunais de um Estado contratante do Protocolo de 1968, independentemente do Direito nacional competente, sempre que a situação se inscreva no domínio imperativo estabelecido pela Convenção modificada pelo Protocolo (cf. art. 6.º do Protocolo), ou dentro da esfera espacial de aplicação mais ampla fixada por este Estado, ou ainda por força de cláusula Paramount apropriada; iv) O Protocolo de 1968 é aplicável nos tribunais de um Estado que não é parte deste instrumento, seja ele ou não parte da Convenção de 1924, quando o Direito de Conflitos deste Estado remeta para a ordem jurídica de um Estado contratante e a situação caia dentro do



âmbito de aplicação (material e espacial) que, neste Estado, é atribuído às regras da Convenção modificada pelo Protocolo.”

O Decreto-Lei (DL) 352/86, de 21 de outubro, vem atualizar a legislação nacional, lendo-se no seu Preâmbulo, de forma “abertamente inovadora”. De facto, os três primeiros artigos (Noção, Direito aplicável e Forma) são claros, no que a este tema respeita, não deixando, à partida, dúvidas de interpretação:

“Artigo 1.º

(Noção)

Contrato de transporte de mercadorias por mar é aquele em que uma das partes se obriga em relação à outra a transportar determinada mercadoria, de um porto para porto diverso, mediante uma retribuição pecuniária, denomi-

nada «frete».

Artigo 2.º

(Direito aplicável)

Este contrato é disciplinado pelos tratados e convenções internacionais vigentes em Portugal e, subsidiariamente, pelas disposições do presente diploma.

Artigo 3.º

(Forma)

1 - O contrato de transporte de mercadorias por mar está sujeito a forma escrita.

2 - Incluem-se no âmbito da forma escrita, designadamente, cartas, telegramas, telex, telefax e outros meios equivalentes criados pela tecnologia moderna.”

Nota importante, o art. 8.º (Emissão do Conhecimento de Carga) n.º 4, de onde resulta que depois de ser “dado cumprimento” a um dos originais, os outros perdem validade.

Também o suprarreferido DL no seu art. 24.º desmonta a questão da distinção entre volumes ou unidades de carga. Daqui resulta que se consideram volumes ou unidades de carga aqueles que se encontrarem descritos no BL:

“Artigo 24.º

(Volumes ou unidades de carga)

1 - Quando as mercadorias forem consolidadas, para transporte, em contentores, paletes ou outros elementos análogos, consideram-se volumes ou unidades de carga os que estiverem enumerados no conhecimento de carga.

2 - O contentor, a paleta ou o elemento análogo é considerado, ele próprio, também, um volume ou unidade de carga, sempre que fornecido pelo carregador.”

Aqui entrará o previsto no art. 31.º, onde se fixa a limitação de responsabilidade do transportador (cerca de 500,00€ por volume ao câmbio atual), devendo também ser tido em

conta o plasmado no art. 30.º quanto à determinação do Tribunal competente:

“Artigo 30.º

(Tribunal competente)

1 - Os tribunais portugueses são internacionalmente competentes para o julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar, em qualquer dos casos seguintes:

a) Se o porto de carga ou de descarga se situar em território português;

b) Se o contrato de transporte tiver sido celebrado em Portugal;

c) Se o navio transportador arvorar a bandeira portuguesa ou estiver registado em Portugal;

d) Se a sede, sucursal, filial ou delegação do carregador, do destinatário ou consignatário ou do transportador se localizar em território português.

2 - Nas situações não previstas no número anterior, a determinação da competência internacional dos tribunais para julgamento das acções emergentes do contrato de transporte de mercadorias por mar é feita de acordo com as regras gerais.”

Concluimos desta breve análise que, em princípio, num problema da eventual indemnização por avaria da carga, o conceito de “volume” está esclarecido nos diversos diplomas legais eventualmente aplicáveis. Isso sim, fica dependente de um correto preenchimento da documentação.

ⁱ Ou será um contrato a favor de terceiro, ou ainda tripartido? Não temos claro.

ⁱⁱ PINHEIRO, Luís de Lima in: *O Contrato de Transporte Marítimo de Mercadorias, I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo*, Edições Almedina, SA, Coimbra 2008, ISBN 978-972-40-3640-3, Pág. 147.



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

A Responsabilidade no Direito Marítimo e a Equidade

A Responsabilidade é a consequência natural do Direito. Sem Responsabilidade o Direito é vazio e as normas são ocas. Uma norma jurídica perfeita é dotada de previsão e estatuição – previsão do comportamento juridicamente exigível e a correspondente sanção em caso de não conformidade da ação face ao comando da norma. Naturalmente, se a pessoa não cumpre com o seu dever fundamental de respeitar e cumprir as normas jurídicas vigentes é consequentemente responsável. No Direito Marítimo, a doutrina é equivalente – para a ação contrária ao Direito a correspondente sanção. Todavia, casos há em que o comportamento do agente é lícito e exigível que assim o seja e, ainda assim, surja a necessidade de apurar responsabilidades.

As Avarias – previstas no antiquíssimo Código Comercial de 1888, que as regula nos seus Artigos 634.º e seguintes. São reputadas avarias todas as despesas extraordinárias feitas com o navio ou com a sua carga, conjunta ou separadamente, e todos os danos que acontecem ao navio e carga, desde que começam os riscos do mar até que acabam. As avarias são de duas espécies: avarias grossas ou comuns e avarias simples ou particulares. São avarias grossas ou comuns todas as despesas extraordinárias e os sacrifícios feitos voluntariamente com o fim de evitar um perigo pelo capitão ou por sua ordem, para a segurança comum do navio e da carga desde o seu carregamento e partida até ao seu retorno e descarga. São avarias simples ou particulares as despesas causadas e o dano sofrido só pelo navio ou só pelas fazendas. Estas avarias implicam a sua repartição. As avarias correspondem aos danos patrimoniais, conforme conhecidos na responsabilidade civil. Esta, nos termos do Art. 483.º do

Código Civil, é definida como “Aquele que, com dolo ou mera culpa, violar ilicitamente o direito de outrem ou qualquer disposição legal destinada a proteger interesses alheios fica obrigado a indemnizar o lesado pelos danos resultantes da violação”, só existindo obrigação de indemnizar independentemente de culpa nos casos especificados na lei. Na primeira aceção de responsabilidade civil temos a denominada responsabilidade civil extracontratual ou aquiliana; na segunda, a responsabilidade pelo risco. Existe ainda a responsabilidade contratual: aquela que emerge do próprio cumprimento ou incumprimento dos contratos. No Direito Marítimo surgem algumas dúvidas (posso dizer que o seu estudo exegético é o tema central da minha tese de doutoramento, que se encontra em fase avançada): em caso de acontecimentos de mar derivados dos riscos próprios do mar [ou do empreendimento marítimo], os danos ocorridos serão reputados como danos ao abrigo de uma responsabilidade contratual ou extracontratual? E resulta dos próprios riscos, sendo uma responsabilidade extracontratual pelo risco, como de resto resulta dos vocábulos da norma [“riscos de mar”]? Analisando as diferentes cartas-partida ou contratos de afretamento ou conhecimentos de embarque – todos com funções diferentes mas com fins equivalentes – verificamos que, geralmente, os “riscos de mar” vêm devidamente equacionados e deles derivam algumas exceções à responsabilidade do Armador. Também deles se pode ver que ficam previstas e ressalvadas as consequências dos riscos próprios do mar e a forma como se procederá à sua reparação. Tem especial importância perceber de quem é a responsabilidade pela reparação das avarias e quem é o sujeito ativo,

na exata medida em que no comércio marítimo, a multiplicidade de operadores – leia-se, o expedidor, o dono da carga, o destinatário da carga, o destinatário que pode já ser o dono da mesma – ao abrigo das normas convencionadas pelos Incoterms® que, pese embora *soft law*, têm o seu peso na definição da transferência do risco de perda e, por inerência, atribuem já, a legitimidade (processual) ativa para demandar em caso de verificação de um prejuízo no decurso de uma viagem por mar.

A repartição das avarias é um procedimento judicial, previsto no Código de Processo Civil – Art. 953.º a 958.º – tendo no seu âmbito a agilização do processo de verificação das avarias e a sua repartição. Nos termos do art. 953.º, o capitão do navio que pretenda a regulação e repartição de avarias grossas apresenta no tribunal compromisso assinado por todos os interessados quanto à nomeação de repartidores em número ímpar não superior a cinco. Assim, sempre que por motivos de riscos próprios do mar, ou seja, aquilo a que denominamos de acontecimentos de mar – todo o facto extraordinário que ocorra no mar, ou em águas sob qualquer jurisdição nacional, que tenha causado ou possa causar danos a navios, engenhos flutuantes, pessoas ou coisas que neles se encontrem ou por eles sejam transportadas, consideram-se acontecimentos de mar, nomeadamente, a tempestade, o naufrágio, o encalhe, a variação, a arribada, voluntária ou forçada, a abalroação, a simples colisão ou toque, o incêndio, a explosão, o alijamento ou o simples aligeiramento, a pilhagem, a captura, o arresto, a detenção, a angária, a pirataria, o roubo, o furto, a baratária, a rebelião, a queda de carga, as avarias particulares do navio ou da carga, bem como as avarias grossas, a salvação,

a presa, o ato de guerra, a violência de toda a espécie, a mudança de rota, de viagem ou de navio, a quarentena e, em geral, todos os acidentes ocorridos no mar que tenham por objeto o navio, engenhos flutuantes, pessoas, cargas ou outras coisas transportadas a bordo – surjam perdas de mercadoria ou danos no navio, as mesmas terão que ser repartidas pelo navio, o frete e a carga, nas suas quotas partes. Acontece que, com se vê da norma supra, o juiz decide segundo o seu prudente arbítrio – ou seja, decide segundo a equidade. Mas, para lá chegar, o juiz ordena a entrega ao mais velho dos repartidores o relatório de mar, o protesto, todos os livros de bordo e mais documentos concernentes ao sinistro, ao navio e à carga, sendo que dentro do prazo fixado no compromisso ou designado pelo juiz os repartidores expõem desenvolidamente o seu parecer sobre a regulação das avarias, num só ato assinado por todos. Se as partes não tiverem expressamente renunciado a qualquer oposição, apresentado o parecer dos repartidores, dele são notificadas, podendo pedir esclarecimentos ou contra ele reclamar, no prazo de 10 dias; no caso de renúncia, é logo homologado o parecer dos repartidores. Por prudente arbítrio entende-se uma decisão segundo a equidade. Nos termos do Art.º 4.º do Código Civil, os tribunais só podem decidir segundo a equidade quando haja disposição legal que o permita; quando haja acordo das partes e a relação jurídica não seja indisponível; quando as partes tenham previamente convencionado o recurso à equidade, nos termos aplicáveis à cláusula compromissória. Diz-se haver recurso à equidade – segunda Ana Prata – sempre que o julgador formule uma decisão de acordo com critérios de justiça, sem recorrer a normas pré-estabelecidas. A equidade é, assim, a justiça justa aplicada ao caso concreto, sempre que a lei assim o permita ou as partes o consintam. Segundo Pires de Lima e Antunes Varela, considerar a equidade como fonte mediata de Direito não implica ou sequer significa atribuir à equidade força vinculativa. Com efeito, ao

contrário do que vem acontecendo nos países anglo-saxónicos, onde a equidade é fonte de direito e é vinculativa, no sistema romano-germânico esta não é vinculativa, valendo apenas para o caso concreto, sempre que razões de conveniência, de oportunidade e principalmente de justiça concreta fazem aconselhar o recurso à equidade.

Neste caso concreto das repartições de avarias, a equidade justifica-se em virtude da celeridade que imprime ao processo, uma vez que as regras de repartição são bem fixadas por lei, e tendo em consideração que o conselho de repartidores representa os interesses no navio, do frete e da carga. Portanto, verificados que sejam os eventos que originam os danos, cabe apenas enquadrar, parametrizar, elencar e repartir. Não tem o juiz a faculdade de fazer afastar as regras, muito menos tem interesse de se alhear da norma: diferente será a apreciação de outras matérias, como por exemplo no caso da arbitragem voluntária, onde o recurso à decisão da arbitragem pela equidade “ex aequo et bono” não está (a nosso ver, mal!) sujeita a recurso e permite que os árbitros, não necessariamente juristas, desenhem a justa composição do litígio, no sentido de o sanar com força de caso julgado. Ora, similarmente se verifica que a repartição das avarias cai no pano aparente da arbitragem segundo a equidade.

Uma decisão deve estar sempre sujeita a recurso. Este deveria ser um imperativo constitucional para toda a decisão e não apenas para as matérias de Direito Criminal. E a decisão, ainda que de um conselho de repartidores ou de um tribunal arbitral “ex aequo et bono” deveria poder sempre ser apreciada, quanto à sua validade, por um tribunal de recurso. O argumento contra é que não se tratando de uma decisão que vise a aplicação imediata do Direito, o órgão de recurso não a poderá analisar, uma vez que não versa sobre Direito. Todavia, as consequências dessa decisão são efetivamente jurídicas, logo, os seus efeitos a posteriori devem ser acautelados com um mínimo de

certeza e segurança. A decisão dos técnicos não pode, nem deve, ser contrária aos princípios e regras gerais de Direito. Pode, no entanto, afastar-se – o que não pode é “minar” o futuro com atropelos jurídicos do passado.

Ainda a propósito: um acordo, obtido em fase judicial, está sujeito a homologação do Tribunal. As partes podem transigir sobre o objeto da lide, desde que o objeto seja disponível e não incida sobre direitos indisponíveis. Deve o tribunal homologar o acordo contrário ao Direito? No fundo, é o que acontece na Repartição das Avarias. Não há dúvidas que, dentro do direito vigente, os repartidores podem assumir a repartição da forma que quiserem – observando, no mínimo, as Regras de York e Antuérpia – mas o juiz irá, nos termos da regra do Código de Processo Civil, homologar segundo o seu prudente arbítrio. A intervenção do juiz é uma intervenção fundamental na aferição da legalidade da repartição e é um garante da proteção dos interesses dos interessados na repartição. Evitará, desta via, a suspeição, a corrupção, a fraude. Mas o lesado que não tenha sido contemplado da acuidade do juiz e da boa prática dos repartidores, ficará impedido de recorrer da decisão. Poderei ventilar a seguinte solução: findo o processo de repartição, o titular vencido poderá sempre recorrer à ação judicial para fazer vingar o seu direito – ainda que parcamente reconhecido. E, aqui, o juiz terá que decidir segundo as regras do Direito. O que se perde com a não possibilidade de recurso da decisão dos repartidores com homologação da repartição pelo juiz é a celeridade e a virtualidade da decisão segundo a equidade, que é rápida. A proposta poderá passar por uma alteração legislativa que vá no sentido de criar um mecanismo célere de recurso, com prazos de apreciação especialmente curtos. E da experiência da celeridade do direito marítimo, repensar o modelo judicativo-decisório da responsabilidade civil extracontratual, que muito podia beber desta experiência maritimista milenar – deixarei as conclusões para a minha tese de doutoramento.

Delegação de Leça da Palmeira de "cara lavada"

A delegação da AGEPOR em Leça da Palmeira sofreu obras de requalificação, para melhorar e otimizar a utilização do espaço.

Nesse âmbito, foi renovado o piso, a zona de entrada e as instalações sanitárias. A área dedicada às ações de formação foi também intervenida, com as cadeiras com apoio de braço a serem substituídas por mesas e cadeiras e a tela de projeção trocada por uma mais eficiente. Em nome da eficiência energética, toda a iluminação é agora assegurada por leds.

Aproveitando o final das obras, a Direção Nacional realizou a última reunião de Direção deste mandato em Leça da Palmeira, havendo direito a brinde de inauguração. No entanto, será feita uma inauguração à altura, com a presença de todos, quando assim nos for permitido, nunca esquecendo que as obras foram feitas para que os nossos Associados possam disfrutar das suas instalações.



AGEPOR na Porto Maritime Week

O TRANSPORTE & NEGÓCIOS organizou durante toda a semana 38 a Porto Maritime Week que se destacou por, não só abranger um leque alargado e variado de temas do Setor, como também, pela novidade de ter sido realizada no modelo híbrido, presencial e online, com a transmissão nas redes sociais a permitir chegar a mais interessados.

A AGEPOR teve uma participação significativa neste evento, começando com a presença de dois vice-presidentes em dois painéis distintos, nomeadamente, o Dr. Carlos Vasconcelos, na Conferência Intermodal 2020 e o Dr. Óscar Burmester, representando a Comunidade Portuária

de Viana do Castelo, no painel Um roadmap para os portos nacionais. O evento contou, também, com a participação do Diretor Executivo da AGEPOR, Dr. Belmar da Costa, que moderou o painel Portos e Shipping: alavancas da recuperação, onde estiveram presentes as principais Associações Europeias, através dos Diretores Gerais da ESPO, ECSA, FEPORT, FONASBA e um Director da ESC. Apesar do enorme desafio que foi para o TRANSPORTES & NEGÓCIOS organizar esta Semana, a sensação que fica foi que valeu a pena, e que para o ano o modelo se deve repetir. Parabéns ao Fernando Gonçalves e a toda a sua equipa.



PORTO DE
VIANA
— APDL —

INSTALAÇÃO PORTUÁRIA AO SERVIÇO DA REGIÃO



Amplas áreas de armazenagem
Boas acessibilidades ao seu hinterland
Capacidade instalada disponível
Especializado em carga geral, carga de projeto e granéis





Workshop Bill of Lading

Código: WBL

Informações gerais

Duração: 4h

Frequência: 1 tarde

Calendário/horário:

Nacional

05 de Novembro de
2020

14:00 às 18:00

Preço de Inscrição:

Associados AGEPOR/APAT:

60,00 Eur

Não Associados:

75,00 Eur

**Nº Máximo de
Formandos:** 25

Prazo inscrições:

23/10/2020

Local da Formação:

Online via Microsoft
Teams

Objectivos Gerais:

Dotar o formando de uma visão global sobre o Bill of Lading (B/L) enquanto principal documento de transporte marítimo de mercadorias.

Conteúdo Programático

Tema		Horas
1	Distinguir o contrato de transporte do B/L 1.1 Distinção entre contrato de transporte e documentos de transporte (B/L) 1.2 As cláusulas-tipo do contrato de transporte inseridas no B/L	4
2	Identificar um B/L e conhecer as respetivas funções 2.1 Funções e caracterização do B/L 2.2 Tipos de B/L e regimes de circulação 2.3 Distinção de outras figuras (telex release, express realese e sea waybill)	
3	Saber preencher e analisar o conteúdo de um B/L 3.1 A responsabilidade do carregador 3.2 A responsabilidade do transportador	



Inscrições

As inscrições devem ser realizadas com a AGEPOR através dos seguintes contactos:

E-mail: formacao@agepor.pt

Tf. 213 420 988

