



AGEPOR

69

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

Uma nova forma de comunicação

Decorridos vários anos com um investimento constante, e bem-sucedido, numa forma de comunicação que fez chegar a AGEPOR aos seus associados e aos seus principais *stakeholders* de uma forma regular, e com grande amplitude de distribuição, chegou a hora de inovar e apostar em novas formas de comunicar. Este será, portanto, o meu último editorial no modelo de *newsletter* existente.

Esta decisão de mudança deve-se a uma panóplia de fatores, dos quais podemos destacar: 1) a evolução tecnológica que se fez sentir nos últimos anos tornando possível chegar mais e melhor à nossa audiência alvo com custos mais otimizados, 2) a necessidade de criação de conteúdos mais dinâmicos e mais adaptados às necessidades dos nossos Associados e *stakeholders* e 3) a aposta numa nova política de comunicação que permita fortalecer ainda mais os desígnios da AGEPOR na defesa dos interesses dos seus Associados e do setor onde atua. Nas próximas semanas daremos informações sobre o novo modelo que será seguido. Gostaria de deixar uma palavra de apreço e agradecimento a quem conosco trilhou o caminho de várias edições da *newsletter* – à

APAT, como precursora e à ODO que se juntou ao projeto logo após a AGEPOR –. Agradeço também a quem sempre garantiu a edição da Revista, com especial destaque para o zelo que o Senhor Comandante Carmo sempre mostrou, assegurando a pontualidade de cada número, assim como à Dra. Inês Simões Carneiro, que lhe sucedeu em 2016.

Foi um modelo inovador, agregador, e embora, nesta ação específica, o caminho siga diferente, continuaremos, com certeza, a percorrê-lo em conjunto nos vários temas estruturais onde os interesses no desenvolvimento do nosso setor são os mesmos.

Nestes tempos, que todos esperamos serem de retoma, uma palavra especial para os últimos desenvolvimentos no segmento de Cruzeiros, que tão essenciais são para vários dos nossos Associados. Tivemos, nas últimas semanas, notícias positivas da criação de condições para que retornem as escalas aos nossos portos e com resposta pronta dos armadores. Tal deveu-se, em grande parte, aos Grupos de Trabalho onde a AGEPOR teve presença forte e assertiva na defesa do setor. Muito me congratulo com este resultado. Temos, no entanto, de conti-

nuar a acompanhar e monitorizar a situação, clamando por ações rápidas de todos os envolvidos para que, tendo sempre em conta as condicionantes sanitárias, nada se atrase na possibilidade de efetivar qualquer oportunidade que seja possível para os nossos Associados, os nossos Portos e o nosso País.

Despeço-me, também, a demonstrar a minha grande satisfação pela maciça participação dos Associados e Convidados nos *Webinars* organizados pela AGEPOR. O primeiro versou o tema “Blockchain”, com o Prof. Dr. Jorge Buescu, que nos elucidou sobre um tema que, para muitos de nós, é ainda muito concetual mas que nos rodeia cada vez mais e que ganhará cada vez mais importância na nossa envolvente competitiva. O segundo, com o especialista internacional em *Shipping*, Lars Jensen que nos deu o seu *insight* sobre “Liner Shipping Transformation – Changing Business Models 2020s”. Ambos perfeitos exemplos do que pretendemos para a nossa formação – inovadora e disruptiva...tal como o mundo que nos rodeia.



João Silva
Presidente da Direção
Nacional da AGEPOR
Navex

Índice

03 Editorial
Uma nova forma de comunicação
/ João Silva

04 Entrevista
/ Eduardo Cabrita (CLIA)
/ Américo Nunes (Bensaúde)
/ Catarina Rawes (James Rawes)
/ Cátia Esteves (Transinsular Madeira)
Cruzeiros preparados para a retoma

08 Opinião
Hora de levantar ferro...e até já...
/ Pedro Carvalho Esteves

10 Opinião
DDP - o Incoterms® problemático?
/ João de Sousa Magalhães

Cruzeiros preparados para a retoma



O setor dos Cruzeiros foi, na atividade do *shipping*, sem dúvida o mais afetado pela pandemia, encontrando-se parado desde o seu início e só agora mostrando sinais de abertura. A AGEPOR, que tem vindo a desenvolver esforços com outros parceiros do Setor, junto do Governo e restantes Entidades Públicas, para ultrapassar as restrições até agora impostas à atividade, recolheu os testemunhos de três associados, e também do representante da CLIA (Cruise Line International Association) em Portugal, sobre o verdadeiro impacto da pandemia na atividade, os esforços realizados para a reabertura do setor a nível nacional e as previsões para o futuro próximo.

Qual o impacto que a pandemia teve no setor dos cruzeiros?



Eduardo Cabrita (CLIA)

- 2020 foi um ano complicadíssimo, não só para o setor dos cruzeiros, mas para todo o turismo mundial. Para uma indústria com cerca de 350 navios em todo o mundo e que transportava cerca de 30 milhões de passageiros globalmente, foi uma gestão muito difícil, ativa, dinâmica e desafiadora, para utilizar palavras mais positivas! Enquanto MSC Cruzeiros, nos primeiros meses do ano, com o mundo praticamente fechado, tivemos de fazer um grande esforço para que os passageiros voltassem, com segurança e confortavelmente, para as suas casas, e as tripulações pudessem fazer o mesmo. Ao mesmo tempo, suspendemos todos os navios e itinerários. De seguida, tivemos que parar todos os navios, e acompanhar a evolução da situação de uma pandemia sem precedentes. Numa situação tão complicada, com um setor completamente imóvel, conseguimos algo

que parecia impossível: voltar a navegar e proporcionar aos passageiros umas tão desejadas férias. Mostrámos que as pessoas podiam voltar a acreditar e transformámos os cruzeiros em espaços seguros. Em apenas alguns meses, conquistámos a confiança de cerca de 60.000 passageiros e conseguimos ter neste momento alguns navios no mar. Estávamos confiantes que depois de anunciarmos os detalhes do nosso novo e prudente protocolo de Saúde e Segurança, de modo a apoiar um recomeço seguro das nossas operações, veríamos as tendências de reservas aumentarem progressivamente ao longo de 2020 e 2021.

O nosso rigoroso protocolo foi desenvolvido por um grupo de trabalho dedicado - o painel Blue Ribbon - com a colaboração e o apoio de especialistas médicos externos que, conjuntamente, criaram novos procedimentos operacionais específicos da MSC Cruzeiros, que vão para além das diretrizes regionais e nacionais e estabelecem efetivamente um novo padrão. Para além disso, a RINA, empresa independente de certificação marítima, certificou que o protocolo atende às orientações da Agência

Europeia de Segurança Marítima (EMSA), que incorpora padrões de saúde adicionais, incluindo os da Ação Conjunta EU Healthy Gateways. Neste momento, os navios estão a regressar lentamente aos mares. A retoma será gradual, será necessário ganhar a confiança dos passageiros, mas o setor está bastante otimista. Enquanto o mundo continua a enfrentar os desafios relacionados ao COVID-19, a CLIA tem trabalhado com os governos locais e nacionais em todo o mundo, bem como com as principais autoridades de saúde e com os parceiros em toda a comunidade de cruzeiros para coordenar os esforços durante a suspensão contínua das operações de cruzeiro em todo o mundo. A MSC Cruzeiros está também a recuperar progressivamente, em estreita colaboração com os governos e autoridades dos países onde vai sendo possível operar - são os governos de cada país que aprovam os nossos protocolos - e à data de hoje temos já 3 navios a navegar e temos cerca de 10 programados para o Verão 2021. O nosso objetivo é retomar todos os navios da nossa frota num processo faseado, navio a navio.

Para além da Europa, onde já navegamos, queremos colocar os navios em todas as regiões onde normalmente operamos no momento certo, quando as condições permitirem e com a aprovação das autoridades de saúde locais. Acreditamos que quanto mais rápidos os destinos abrirem as suas fronteiras, mais depressa o setor voltará aos números pré-pandemia.

Américo Nunes (Bensaúde) - Aquando da declaração da pandemia por parte da OMS, e consequente regulamentação nacional e regional pelas autoridades de saúde, as escalas de cruzeiros foram interditas; o mercado reagiu de imediato com o cancelamento de todas as escalas de cruzeiros programadas, resultando na perda de receitas relacionadas com este segmento de mercado.

Realce-se que os restantes segmentos de mercado, desde trocas de tripulação, abastecimentos de bordo, *shiphandler*, bancas, operações especiais, etc., também foram objeto de interdição ou reduziram drasticamente.

Mesmo as atividades regulares de importação

de mercadorias e movimentação de cargas em linha regular ressentiram-se.

As contas de exploração dos agentes de navegação foram duramente afetadas, mas esperase que num futuro próximo sejam reequilibradas e retomem os valores normais.



Catarina Rawes (James Rawes) - O impacto no

setor dos cruzeiros foi imenso, a indústria parou por completo. Portugal Continental está há quase 15 meses sem receber uma

única escala de navio de cruzeiro. O porto de Lisboa recebeu, sim, alguns navios em escalas técnicas e em *lay-up*, no entanto, com restrições muito apertadas.

O impacto para os Agentes de Navegação variou muito de Agente para Agente. Alguns não notaram grande diferença, porque têm uma percentagem muito reduzida de operações desta natureza. Outros, como no caso da James Rawes Navegação, Lda, cuja atividade principal centra-se nas operações de navios de cruzeiros, sofreram mais. No nosso caso chegamos a ter, em alguns meses, quebras de 85% e 90%.

No que se refere aos números pré-pandemia, em 2020 eram esperadas em Lisboa cerca de 377 escalas e em Leixões cerca de 148 escalas. Em Lisboa efetuaram-se 33 escalas, o que equivale a uma quebra de 92%, e em Leixões a quebra terá sido na ordem dos 96%.

Em 2021, a previsão inicial era de 330 escalas em Lisboa e de 140 escalas em Leixões. Neste caso, estamos com esperança de que, com a abertura dos portos, ainda se possam recuperar cerca de 35% a 40% das escalas inicialmente reservadas, já que neste momento Lisboa ainda conta com 178 escalas reservadas até ao final do ano e Leixões tem cerca de 59 escalas ainda reservadas.

Cátia Esteves (Transinsular Madeira) - O ano de 2020 apresentava boas perspetivas para os agentes de navegação do setor de cruzeiros na RAM.

Contudo, a pandemia, iniciada em março, colocou em causa a robustez de um setor em

franco crescimento há anos e abalou a confiança dos turistas de cruzeiro, que fixaram as imagens dos navios de cruzeiro com surtos de Covid a bordo e paralisados nos portos durante semanas.

No caso da Madeira, todas as escalas programadas foram canceladas. O porto do Funchal registou apenas 4 escalas técnicas entre março de 2020 e maio de 2021.

Na Madeira (tal como em todo o mundo), o encerramento de fronteiras, o fecho dos portos e a recusa de escalas dos navios (mesmo em *lay-up*) foi uma das estratégias adotadas para combater a pandemia. Contudo, a estratégia, que se revelou eficaz para controlar a pandemia, revelou-se nefasta para o turismo, que representa 26% do PIB regional.

De acordo com os dados oficiais, a indústria dos cruzeiros gera anualmente um contributo de 50 milhões de euros na economia regional. Segundo dados da Administração Portuária na RAM, “Só no setor de cruzeiros, tendo em conta os cancelamentos/fecho do porto, perdemos cerca de três milhões de euros” em 2020.

Sendo que os portos da Madeira reabriram oficialmente à operação comercial de navios de cruzeiros desde novembro de 2020, a verdade é que a operação não depende apenas da boa-vontade das administrações portuárias, mas sim do entendimento dos armadores e das restantes regiões e países onde os navios operam.

Sendo a Madeira um destino de cruzeiros de inverno, é expectável que a retoma só ocorra a partir de novembro deste ano, retomando a regularidade até então fruto dos operadores que escolhiam esta região.

Para os agentes de navegação dedicados em exclusivo ao setor de cruzeiros tem sido, efetivamente, um esforço de resiliência garantir a existência sem qualquer atividade durante ano e meio: desde março de 2020 até à data presente.

De realçar que, apesar das grandes dificuldades financeiras, os agentes de navegação mantiveram na sua maioria a sua estrutura, tendo recorrido a reestruturações internas bem como ao regime de *lay-off* durante o tempo de inatividade.

Quais as medidas que foram levadas a cabo para que o Governo decidisse positivamente pela abertura do setor dos Cruzeiros?

Eduardo Cabrita - Desde fevereiro que o envolvimento da CLIA tem sido intenso com o Governo Português e os Governos Regionais.

A Madeira, também por ter autonomia, por ter perdido uma grande fonte de turismo devido à suspensão e por querer voltar a integrar os itinerários das Canárias, foi a primeira a dar os primeiros grandes passos e a ter um protocolo de segurança de recomeço do setor. Os governos do Continente e dos Açores estão a rever os seus protocolos e deverão estar a ser ativados.

Para todos os efeitos, Portugal abriu as fronteiras marítimas a 17 de maio e é “permitido o embarque, desembarque e licenças para terra de passageiros e tripulações dos navios de cruzeiro em portos localizados em território nacional continental, com exceção de passageiros cuja origem ou destino sejam países para os quais só se admite a realização de viagens essenciais”.

Agora, estamos todos a trabalhar para que os cruzeiros internacionais sejam muito rapidamente uma realidade.



Américo Nunes - No final do primeiro trimestre deste ano, o assunto foi introduzido pela AGEPOR junto do Governo Regional e Autoridade Portuária [dos Açores], realçando a importância

deste setor e alertando para a necessidade de se promover a retoma desta atividade.

O Governo Regional empreendeu uma série de contactos e auscultações, nomeadamente com as Autoridades Portuárias dos Açores e Madeira, resultando na publicação da Resolução do Conselho do Governo n.º 138/2021, de 1 de junho de 2021 - Regras específicas de acostagem e fundeadouro de navios de cruzeiro nos portos da Região Autónoma dos Açores.

Catarina Rawes - Durante o ano passado não se fez nada. Isto porque o estado da pandemia não nos dava qualquer hipótese e porque o Governo e Autoridades de Saúde não queriam ouvir falar nos cruzeiros, era uma palavra “suja”, muito graças às situações ocorridas a bordo de alguns navios de cruzeiro no início da pandemia e também devido ao medo do desconhecido.

No princípio deste ano, e com o início da vacinação, isso mudou completamente e sentimos que haveria alguma abertura para iniciar algum tipo de diálogo com o Governo. Inicialmente, a AGEPOR enviou uma carta ao Secretário de Estado das Infraestruturas com o intuito de iniciar as conversações sobre um possível plano para a abertura dos portos às operações dos navios de cruzeiro. Seguiu-se uma carta da CLIA para o Governo com o mesmo intuito. O facto de a CLIA ter, finalmente, uma representação em Portugal (Eduardo Cabrita, da MSC) acho que também ajudou a abrir algumas portas para o diálogo. Em abril, a CLIA (Eduardo Cabrita) e a AGEPOR (António Belmar da Costa) tiveram uma reunião com a Sr.ª Dr.ª Maria João Martins, da Sanidade, para perceberem a possibilidade de se começarem a estabelecer os protocolos que viessem a permitir alguma abertura com segurança.

No dia 29 de abril, os Srs. Drs. Rui d'Orey e Belmar da Costa tiveram uma reunião com o Gabinete do Sr. Secretário do Estado adjunto e das Comunicações (que tem a tutela dos portos) na qual foi aberta, pela primeira vez, uma hipótese de abertura dos portos portugueses aos cruzeiros. No passado dia 10 de maio, a pedido da AGEPOR, foi promovida, com a ajuda do Dr. Bruno Bobone, na sua qualidade de presidente da CCIP, uma reunião com a Secretária de Estado do Turismo, onde estiveram presentes a AGEPOR, a CCIP, a CLIA e vários armadores internacionais. Segundo o *feedback* que obtive do Dr. António Belmar da Costa, em representação da AGEPOR, e de Armadores que estiveram presentes na reunião, a mesma correu muito bem e acho que foi o “empurrão”

que era necessário para a abertura dos portos às operações de cruzeiro.

Cátia Esteves - Pelo reconhecimento da importância do segmento de cruzeiros para a economia regional, o Governo Regional desde cedo começou a trabalhar na criação de condições que permitissem a retoma da atividade na Região o mais rápido possível.

Certo é que a Madeira foi a primeira Região nacional a reabrir os portos às escalas comerciais de navios de cruzeiro, em novembro de 2020. Contudo, a conjuntura internacional não permitiu a retoma, conforme já referido anteriormente.

A Administração Portuária – APRAM apresentou uma atitude proativa e concebeu um Plano de Gestão dos Portos no âmbito do Covid (alinhado com o disposto pelas organizações internacionais que regulam o setor dos cruzeiros e com os planos de contingência dos armadores).

Em paralelo, o Governo Regional da Madeira lançou o repto ao Governo dos Açores para a criação de condições que permitissem oferecer aos armadores um roteiro de cruzeiro regional entre a Madeira e Açores, o qual se traduziu com sucesso na operação da Mystic Cruises, que decorre desde início de junho e que está a ser acompanhada com interesse por outros armadores internacionais.

E, por último, reconhecendo que no que concerne ao turismo já não é só suficiente comunicar o destino para atrair os fluxos turísticos, é necessário repensar toda a estratégia de comunicação e posicionamento da marca reforçando as questões da segurança e saúde, o Governo Regional tem emitido regularmente boletins de informação a serem divulgados aos operadores sobre a situação epidemiológica da Madeira e sobre os selos de certificação *clean & safe*.

Qual foi o papel da AGEPOR nesse processo?

Eduardo Cabrita - A AGEPOR foi bastante importante no processo, porque permitiu um diferente movimento para o fortalecimento nas

relações entre o Governo e as companhias de cruzeiros. Houve, desde o primeiro momento, um grande entendimento e compromisso entre a CLIA e AGEPOR, para um objetivo comum.

Américo Nunes - Na última Assembleia Geral da AGEPOR, os associados manifestaram a necessidade de debater o tema do setor de cruzeiros. Desta forma, a AGEPOR promoveu um encontro específico para colmatar esta necessidade, em reunião via *Teams*, realizada a 19 de março, da qual resultou a comunicação ao Governo Regional referida no ponto anterior.

Catarina Rawes - O papel da AGEPOR foi fundamental em todo este processo, já que foi a AGEPOR que efetuou os vários contactos com a Secretaria de Estado das Infraestruturas, com a CCIP, com a CLIA e representou os Agentes nas várias reuniões havidas em todo este processo.

Cátia Esteves - A AGEPOR tomou desde o início uma posição de apoio e conforto aos agentes de navegação na Madeira, acompanhando de perto a realidade de cada um deles.

Posicionou-se junto do Governo Regional a fim de encontrar soluções para a retoma, o mais rápido possível, do setor na Madeira como um destino “safe”, assessorando-o com informação vital sobre as iniciativas de outros governos e países a nível europeu e mundial e das associações reguladoras do setor.

Acompanhou também os trabalhos desenvolvidos pela APRAM na criação de um Plano de Gestão dos portos no âmbito do COVID.

Quais os principais desafios que os próximos meses vão colocar aos armadores e ao setor dos cruzeiros até que se atinja a desejada “velocidade de cruzeiro”?

Eduardo Cabrita - Estamos a assistir a um desafio complexo, mas é muito importante referir que a prioridade de toda a comunidade do setor dos cruzeiros é a saúde e segurança dos passageiros, tripulações e comunidades dos locais que as companhias visitam.

As companhias de cruzeiros, após todo o sucesso da implementação dos protocolos de saúde e segurança a bordo dos seus navios e aprovados pelos governos dos países que visitam, têm agora como maiores desafios o recomeço das operações e o efetuar novos itinerários adaptados, devido ainda ao fecho de fronteiras marítimas de vários países. Com a implementação da vacina a ganhar impulso, temos esperança que a saúde pública continuará a melhorar e que, ao entrarmos nos meses mais quentes, veremos um foco na reabertura do setor de viagens e turismo, incluindo cruzeiros

Américo Nunes - Até que seja atingida a “velocidade de cruzeiro”, obrigatoriamente, os armadores estarão em velocidade de “não cruzeiro”; ou seja, o setor irá operar numa “camisa de forças”, fruto de toda a regulamentação, imposições, medidas, etc., relacionadas com a pandemia, o que, certamente, não será fácil de operacionalizar. Além disso, terão de vencer a inércia da retoma da atividade, após mais de um ano de paragem, num quadro pouco favorável.

Catarina Rawes - A meu ver, alguns dos principais desafios que os armadores irão ter, passam por:

- i. Reativar os navios que estão em *lay-up* há mais de um ano, voltar a contratar e formar os tripulantes.
- ii. Nesta primeira fase, adaptar as viagens às várias restrições em diversas partes do mundo, bem como ter agilidade para alterar a curto prazo os protocolos devido aos avanços e recuos da pandemia nos vários países.
- iii. Durante os próximos 6 meses os armadores terão de ser flexíveis com o grande “puzzle” que é a elaboração de itinerários, tendo em conta que poderão surgir restrições de uma semana para a outra. Terão de ter um plano A, B e C ao mesmo tempo que terão de manter os itinerários atrativos para os passageiros.
- iv. Terão de fazer face ao facto de a maioria dos seus navios ir continuar, pelo menos até finais

deste ano, a navegar com metade da sua capacidade total de passageiros para conseguirem manter os protocolos sanitários a bordo.

No entanto, a indústria dos cruzeiros é muito resiliente e acho que se a vacinação continuar a progredir e, efetivamente, for tão eficaz como parece ser, dentro de 12 meses já estaremos de volta à “velocidade de cruzeiro”.



Cátia Esteves - Com a emergência sanitária e consequente crise económica, tornou-se evidente a vulnerabilidade da RAM, que sofreu impactos superiores ao Continente, precisamente

pele pelo forte peso turístico e pela ultraperiféricidade e insularidade da Região, que *per se* já condiciona a sua competitividade e aumenta a sua vulnerabilidade.

Ganhar novamente a confiança dos armadores de cruzeiro para o destino Madeira e assegurar-lhes condições de operação passa a ser o principal desafio.

Os indicadores de redução das contaminações por Covid a nível europeu e mundial, aliados ao processo de vacinação massiva que decorre em bom ritmo, apresentam uma boa expectativa para que os turistas de cruzeiro possam voltar. O grande desafio aos armadores passará por apresentar-lhes uma boa experiência de cruzeiro aliada à obrigatoriedade de garantir a segurança dos passageiros e tripulação face ao Covid.

Obriga também os armadores a um exercício constante de redesenho da estratégia de comercialização e operacionalização dos cruzeiros, considerando a existência de planos de contingência para súbitas mudanças decorrentes de condições externas.

Prova disso é o enfoque em novas marcas ou conceitos de pequenos cruzeiros com navios mais pequenos, permitindo também oferecer um produto no segmento de luxo com um valor de venda de cruzeiro bem superior ao do mercado de cruzeiros tradicional de massa.



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

Hora de levantar ferro...e até já...

Nos últimos anos, nos últimos números desta Revista da AGEPOR, fui contribuindo com um conjunto de textos mais ou menos grandes, mais ou menos interessantes, mais ou menos entregues a tempo e horas... Não caracterizo esta minha dedicação à revista como algo “mais ou menos”, mas caracterizo-a como uma devotada e abnegada participação, tendo tocado pontos interessantes que, na minha ótica, deviam ser abordados. Hoje, aqui darei nota do que fui falando e do que falta fazer.

Portugal tem um ordenamento jurídico-maritimista decrépito: a legislação é velha – e da sua antiguidade não se augura nada de novo – com regras extensas e fora da realidade jurídica internacional. Portugal – que se afirma uma nação marítima (eu diria uma Nação Atlântica, na medida em que temos muito Oceano e muito pouco Mar) – olha para a “economia do mar” como a “menina dos olhos”, mas esquece-se que sem um ordenamento jurídico forte e avançado perde, naturalmente, competitividade para aqueles países concorrentes que investiram na evolução da matriz legal, e por inerência jurisprudencial. Estamos longe dos Países Baixos, da Inglaterra, da Alemanha, de Singapura. As potências marítimas são hoje outras: instaladas no Oriente, dominam os mares e as marés, quer através do número de navios aos seus serviços, quer através do número de marítimos aos seus serviços, quer no volume de cargas transportadas, e as origens (de produtos acabados) provêm do Oriente e é para lá que seguem navios com matérias-primas (que naquelas latitudes são escassas).

Todavia, existem grandes armadores a Oriente – hiper-navios-porta-contentores – muitos e

em abundância, e até a “Nova Rota da Seda” para marcar posição firme desses grandes gigantes, mas que encontram na Europa os seus principais centros de gestão de navios, o *Know-How* e o *Know-Whom* e, até, o *How-to-do!* Mas não são conhecidos por serem grande centros de resolução de litígios pela via da *Litigation* ou da *Arbitration*.

Londres, Roterdão e Nova Iorque serão, a par de Singapura, as “mecas” dos Armadores, Afretadores, Carregadores, Construtores...

Contratos redigidos “à americana” (50 páginas para prever tudo aquilo que não fica dito em 50 páginas e que só serve de bom argumento para um vigoroso pleito, moroso, caro e castrador) serão discutidos em Londres, segundo a Lei Francesa, usando para tal Advogados Dinamarqueses, Noruegueses, Holandeses... Mas, e Portugueses?

Nós, que demos novos mundos ao Mundo; que, com Espanha, dividimos o Mundo a meio e exploramos os mares para Oeste...onde ficamos? Resignados à incompetência política que teima em não apresentar, discutir e aprovar um “Novíssimo CÓDIGO DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL” metropolitano e cosmopolita, que beba na sua essência o que de melhor se faz no Mundo e dê respostas a perguntas que ainda não têm resposta – ou que ainda não são perguntas! Pasmese, um Portugal que devia ter, pelo menos, cinco tribunais marítimos e tem um! UM!!! De competência territorial alargada! Faltar-nos-á especialização. Com exceção da Faculdade de Direito de Lisboa, que até discute estes Temas de Direito Marítimo, e o ISCIA que o leciona, todas as demais escolas de Direito não sabem e não querem saber do Direito Marítimo. Sobrará

a AGEPOR que, no cerne das suas atividades de formação, faz incluir programas de Direito Marítimo.

Numa abordagem (ainda...) mais pragmática, se olharmos através dos nossos computadores ou *smartphones* para o *Marine Traffic* veremos centenas de Navios a cruzar as águas atlânticas sob a esfera da área de busca e salvamento afeta a Portugal. Nestas áreas, que se sobre põem à Zona Económica Exclusiva de Portugal, surgem novos desafios diários, que carecem de manifesta atenção e INVESTIMENTO! O “GNR Bojador” não tem competências além do Mar Territorial e custou uns milhões – bem sabemos, financiado pela União Europeia a 75%, e pelo contribuinte a 100% [-independentemente de onde quer que venha o dinheiro, na coisa pública quem paga é o contribuinte] mas deixamos de lado a Marinha de Guerra, que acaba de abater ao seu efetivo o “NRP Bérrio”, fundamental para o desenvolvimento das missões da Marinha.

Entretanto, uma chegada à digitalização do setor e às preocupações ambientais: já não se faz rogada e se apresenta como a revolução do negócio, mas já com JUPs, JULs e até navios autómotos – onde fica o Homem? Para onde vai o transitário, o agente de navegação, o marinheiro? Cada vez mais substituído pela máquina, o mercado começa a gerar falhas graves por falta de especialização desconcentrada em algoritmos. Com tal digitalização aumentam os desafios pela descarbonização, pela eficiência energética e pela salvaguarda da vida marinha. Aprecio estas prioridades: menos papel são menos árvores que são abatidas pela indústria da celulose (por sinal uma “forte cliente do Shi-

pping”), ou a transformação de navios a bancas em navios a GNL (ficando sem destino aquele combustível pesado que é derivado de umas das mercadorias mais transitadas por Mar e, esta também, em vias de extinção – o Crude!) Começa a ser complicado articular preocupação ambiental, economia de escala, otimização de custos, políticas de esquerda e de direita ... enfim, um sem-fim de problemas...

Portugal vive hoje uma crise sanitária, o Covid-19 veio alterar os hábitos. Mas crises sanitárias não são novidade no nosso país. A gripe espanhola, há 100 anos, encadeada no fim da 1.ª Grande Guerra, é um exemplo da experiência passada. Porém, nunca as relações internacionais – onde avulta o comércio internacional, aquele que, porventura, nos interessa – estiveram tão ao rubro. Americanos e Chineses, Russos e Europeus todos se gladiam por posicionamentos comerciais estratégicos, numa “guerra de quartel” onde o inimigo é invisível e os resultados são sempre económicos. Como em qualquer guerra, não basta os resultados económicos serem negativos; é necessário que os opositores se verguem. Nada muda com os anos...

E, pensado, que futuro queremos?

A tecnologia domina o Mundo. A seu lado, as metas das descarbonizações, a eficiência energética e a redução e otimização de custos. “Salvar o Planeta” é palavra de ordem, mas já ninguém sabe o que fazer. Reúnem-se *think tanks*, fazem-se cimeiras, organizam-se grupos de países, saem declarações conjuntas... e fica tudo na mesma. O carbono continua a ser um mal necessário sem que ninguém lhe arranje soluções (microtúbulos de grafeno, aproveitamento do carbono atmosférico para produção e armazenamento de energia ou simples subproduto do Mundo digital). A própria tecnologia a embargar o Homem – se a tecnologia deveria estar ao serviço do Homem para lhe retirar esforço e potenciar o ócio, agora a tecnologia liberta o homem e remete-o à indigência. Sobram os modelos Socialistas que, com o dinheiro dos outros, lá vão mantendo o mundo de pé. Não se veja o mundo como um “sempre-em-pé”: antes se veja o Mundo apenas em pé! Não está suspenso, mas também não está

Nós, que demos novos mundos ao Mundo; que, com Espanha, dividimos o Mundo a meio e exploramos os mares para Oeste...onde ficamos? Resignados à incompetência política que teima em não apresentar, discutir e aprovar um “Novíssimo CÓDIGO DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL” metropolitano e cosmopolita, que beba na sua essência o que de melhor se faz no Mundo e dê respostas a perguntas que ainda não têm resposta – ou que ainda não são perguntas! Pasmem-se, um Portugal que devia ter, pelo menos, cinco tribunais marítimos e tem um! UM!!! De competência territorial alargada!

preso nas nuvens ou em risco de derrocada. Em muitos milhões de anos, o mundo dinâmico assistiu a variadas mudanças, degelos, extinções ... e cá continuou...

Vejo as metas da descarbonização serem um paradoxo: acaba uma consequência – nascerá outra! Igual ou pior! O que se vai fazer com o lítio usado nas baterias quando estas ficarem inutilizadas? Será o GNL/GPL sustentável? De

onde vem o Hidrogénio para as *fuel cell*? Ai está! Lítio polui tanto ou mais que o carbono e as soluções por ora apontadas são todas elas dependentes de hidrocarbonetos. Portanto, o carbono continuará por aí...

Ao longo destes últimos anos, ao longo destes últimos números, tenho deixado nesta Revista da AGEPOR as minhas visões do Mundo e as suas conexões com o *Shipping*. A abordagem jurídica – enquanto Advogado que sou – é sempre global. Direito e Economia, e relações internacionais, e psicologia, e sociologia – tudo são disciplinas de que o Direito se socorre, e por isso mesmo, trazidas ao debate.

Destes meus artigos surgiu a necessidade de um verdadeiro Tribunal Arbitral para os assuntos do mar, sediado em Portugal, a referência em bibliotecas, a vontade séria de repensar o Direito Marítimo, inspiração para a minha tese de doutoramento e horas e horas de intensa procura, reflexão exaustiva, conversas mil e muito carinho em cada letra, cada frase ... e cada erro ortográfico (maldito corretor ortográfico!).

Deixei as minhas opiniões. Gostava de saber se os leitores as leram e se me dariam os seus contributos. Nunca colhi nenhum! Mas não fiquei desanimado. Hoje, digo adeus a esta Revista! Com mágoa. Gostava de continuar a entregar artigos – atrasado? Sempre!... mas já é uma imagem de marca! Ou doutra via não teria a honra de uns telefonemas a dizer: “menino, onde está o artigo?”. Obrigado, Miriam, pela amizade e paciência. Ao meu querido António Belmar da Costa, um agradecimento pelo convite para escrever neste periódico. O António Belmar da Costa é um Amigo, daqueles com A maiúsculo. Muito Obrigado! À edição da revista, um profundo agradecimento também. Aos leitores:

Deixarei de escrever aqui. Mas não deixarei de escrever. Se forem bons leitores, por certo vão-me ler por aí... Se não quiserem ler, telefonem... A “leitura” também de faz de viva-voz, em voz alta!

Como se diria, “vemo-nos por aí, noutra tempo, noutra lugar”, pelo que “despeço-me com Amizade” e “façam o favor de ser felizes!”

Até sempre!!



OPINIÃO

João de Sousa Magalhães

PhD Student (Vigo University)

LLM (Oporto Global University – Universidade Portucalense IDH)

Despachante Oficial – Customs Broker

DDP - o Incoterms® problemático?

Dando como assente que os Incoterms® fazem falta ao comércio internacional e que complementam (dentro de uma utilização correta) um acervo de instrumentos disponíveis e imprescindíveis aos operadores económicos, levanta-se um problema na sua utilização que, a nosso ver, poderá trazer consequências, se não graves, pelo menos desagradáveis para os menos avisados.

De um modo geral, e não tendo em conta os casos excecionais, o art.º 5, n.ºs 18 e 19 do Código Aduaneiro da União (CAU) definem claramente o que é a dívida aduaneira (montante resultante das taxas devidas pela importação ou exportação de mercadorias), bem como o devedor (entidade singular ou coletiva sobre quem impende a obrigação de pagar). Define também o CAU, nos art.ºs 87, 101 e 102, a constituição e notificação da dívida aduaneira ao devedor.

Mas não nos esqueçamos de outro tipo de impostos “aduaneiros”, não na sua génese, nomeadamente os direitos compensatórios, *antidumping*, e que, em conjunto com o Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), fazem parte, quando aplicáveis, do conjunto liquidado como dívida aduaneira.

Mas mais, todos os tributos acima referidos devem ser liquidados no ato da constituição da dívida aduaneira e pagos (diz o Código do IVA) “junto dos serviços aduaneiros competentes”. Ressalvam-se naturalmente as situações de diferimento do pagamento previstas noutras situações, e que de qualquer modo nada alteram quanto à obrigação e ao seu cumprimento. Importa aqui referir quem de um modo geral

será o devedor e qual a sua responsabilidade, bem como de outras entidades eventualmente solidárias, na responsabilidade do pagamento. Não há dúvida nenhuma que o declarante é responsável pelo pagamento da dívida aduaneira.

Também não nos parece haver dúvida que o representante aduaneiro tem responsabilidade solidária nesse pagamento, pese embora o seu direito de regresso, não só pela legislação aduaneira, mas, também, pelo Instituto da Sub-rogação fiscal previsto no art.º 41 da Lei Geral Tributária (LGT).

Mas, analisemos brevemente o Incoterms® DDP (Delivered Duty Paid):

Na parte que nos interessa, tanto na versão 2010, como na 2020, este Incoterms® prevê a transferência da dívida aduaneira (parte?) para o fornecedor da mercadoria (ou será só dos direitos?).

O que se questiona é: será que a dívida aduaneira pode ser separada em partes pagáveis por diferentes entidades? O que acontece se o IVA for pago pelo expedidor da mercadoria em nome do importador? Oferece o direito à dedução ao seu cliente? Ou reflete no custo da mercadoria com as consequências económicas que se adivinham?

De qualquer modo, essa transferência sendo contratual, poderá ser muito válida *inter partes*, não se podendo pôr em dúvida que será. Sabemos todos que o Princípio da Boa Fé deve reger a venda internacional de mercadorias. Este facto resulta de diversas Convenções Internacionais, às quais muitos dos Estados com que negociamos aderiram, ou que se aplicam

por previsão delas próprias, ou porque as partes assim decidiram ao abrigo do Princípio da Autonomia da Vontade.

Aliás, a própria aplicação dos Incoterms® deriva do mesmo Princípio, tendo em conta que são *soft law*.

Mas a verdade é que, se como acima referimos, eles são válidos *inter partes*, e se as próprias alfândegas fazem uso dessa ferramenta para ajudar à determinação prática do valor aduaneiro (valor tributável), a verdade é que se o importador ou o seu representante se equivocarem na determinação das taxas a aplicar a uma mercadoria, a responsabilidade da dívida não se transfere nunca para o expedidor, mantendo-se sempre na esfera jurídica do importador e, por obra do Princípio da Solidariedade, na esfera do representante aduaneiro.

Ainda há dias se levantava um problema prático em que o importador me dizia que ia comprar DDP, porque se viesse a haver direitos *antidumping*, teria que ser o exportador a pagá-los, livrando assim a sua responsabilidade.

Nada mais errado. No nosso ponto de vista, as alfândegas, para este fim, não têm que se preocupar com as condições de compra pelo importador. Têm, isso sim, que se preocupar com a correta determinação da dívida aduaneira aplicada ao caso concreto, e cobrá-la ao operador e/ou ao seu representante aduaneiro. Estamos, assim, perante uma situação que se pode revelar uma verdadeira armadilha para operadores económicos menos preparados, convencidos de que o Incoterms® DDP lhes permite livrarem-se da responsabilidade da dívida aduaneira.