



AGEPOR

ASSOCIAÇÃO DOS AGENTES DE NAVEGAÇÃO DE PORTUGAL

14

Ver para ir
mais longe



PORTA ATLÂNTICA DA EUROPA

Terminal de
Granéis Líquidos

Terminal
Petroquímico

Terminal de
Granéis Sólidos,
Carga Geral
e Ro-ro

Terminal de
Gás Natural

Terminal de
Contentores

Zona de
Actividades
Logísticas

Moderno e simplificado (*e-hub*), é um porto de águas profundas (-28m ZH), movimentando anualmente 26 milhões de toneladas de mercadorias. Adjacente à maior plataforma industrial e logística da Península Ibérica (ZILS), dispõe de excelentes acessibilidades rodo-ferroviárias a todo o seu hinterland, distando 150km de Lisboa e 600km de Madrid.

www.portodesines.pt



EDITORIAL



Óscar Burmester
 Presidente da Direcção Nacional da AGEPOR
 Burmester & Stuve

Começo este Editorial agradecendo pessoalmente, em nome da Direcção da AGEPOR, ao reeleito Presidente da APAT, as palavras simpáticas e as felicidades que nos desejou para o nosso mandato.

Uma vez que o início dos mandatos das nossas Associações coincidem, tenho agora a oportunidade de, em nome dos associados e da Direcção da AGEPOR, retribuir ao Sr. António Dias, a toda a Direcção e aos Órgãos Sociais da APAT os desejos de um mandato profícuo e pleno de sucessos.

Aproveito também para reiterar a disponibilidade da AGEPOR de continuar a trabalhar em parceria e a estreitar, ainda mais, os laços que unem as nossas Associações. Tenho a certeza que, agindo concertados, estaremos a servir, cada vez com maior eficácia, carregadores e recebedores contribuindo assim, com o nosso esforço, para um Sector melhor estruturado e uma economia nacional mais forte.

O Presidente da APAT, também associado da AGEPOR como tantos transitários, é um bom exemplo que espelha bem o espaço comum e a linha ténue que divide mas complementa as actividades de Agentes de Navegação e Transitários.

É interessante olhar para a História e verificar que, tal como um dia os Armadores tiveram que encontrar quem os representasse nos portos espalhados pelo mundo inteiro, também a complexidade dos procedimentos de transporte criou, mais tarde, a necessidade de carregadores e o recebedores procura-

rem quem os pudesse ajudar a organizar as suas cargas e os representassem junto dos agentes de navegação, sempre que recorriam ao transporte marítimo.

Ambos os casos tipificam uma situação de especialização que foi sendo aperfeiçoada até as suas fronteiras ficarem bem definidas, mas que hoje, se esboroaram, face aos requisitos e “novas” tendências do comércio mundial. O surgir de uma política de stocks mais agressiva e racional, aliado à tendência, pela globalização, de deslocalização da produção, favoreceu a necessidade da utilização complementar de vários modos de transporte (intermodalidades) e do tratamento integrado de fluxos de mercadorias (logística integrada). Nestas novas circunstâncias os espaços que delimitavam as nossas actividades transformaram-se, mesclando-se e projectando-se num conceito bem maior assente nas cadeias de transporte e logística, tornando-nos a todos actores no mesmo espaço.

No novo espaço dominado pelas cadeias de transporte e logística, a antiga relação fornecedor-cliente, tal como a conhecíamos, foi também evoluindo e desaparecendo, dando lugar a parcerias que se foram estreitando e solidificando.

Também as Direcções da APAT e da AGEPOR foram capazes de compreender esta nova realidade e escolher os parceiros certos para nelas melhor evoluírem. Assim não é de estranhar, e é até natural, que os laços entre as Associações se vão fortalecendo e solidificando. ●

ÍNDICE

3

EDITORIAL

4

O APURAMENTO DE MANIFESTOS EM LEIXÕES

5

NOTÍCIAS
VISITAS AOS ASSOCIADOS

NOTÍCIAS
A AGEPOR VISITA A MADEIRA

6

WORKSHOP
CHARTERING & TRAMPING



7

ENTREGA DE DIPLOMAS
DO CURSO DE SHIPPING & CHARTERING



8

OS REPRESENTANTES
DOS ORGÃOS SOCIAIS DA AGEPOR
PARA O TRIÉNIO 2012/2014



O APURAMENTO DE MANIFESTOS EM LEIXÕES



Após a sua criação no longínquo ano de 1984, pelo D.L. nr. 242/84, como delegação da Alfândega do Porto com o escopo de assistir ao terminal TIR que se encontrava em vias de conclusão, a Delegação Aduaneira do Freixieiro corria o risco de resvalar para a inutilidade quando se dá a abolição de fronteiras por força da entrada em vigor do Tratado de Maastricht em 1 de Novembro de 1993 que, ao criar a União Europeia, aboliu as fronteiras intra-comunitárias estabelecendo a livre circulação de pessoas e bens.

Sendo o tráfego terrestre

por camião predominantemente intracomunitário, os volumes sujeitos a procedimento aduaneiro passaram a ser insignificantes o que levou ao declínio do terminal TIR e, por arrastamento, ao dos serviços periféricos que o assistiam: despachantes, alguns transitários, operadores de camionagem – e também a delegação aduaneira, entretanto promovida a Alfândega do Freixieiro.

Perante esse quadro, a administração aduaneira decidiu manter aquela Alfândega, procedendo para tanto à alteração da sua jurisdição territorial: a Alfândega do Freixieiro (AF) passou a superintender pelas cargas a apresentar para exportação em toda a área do distrito do Porto, ficando a Alfândega de Leixões (AL) com a jurisdição sobre a área portuária propriamente dita (que inclui a Petrogal e alguns, poucos, entrepostos aduaneiros próximos). Para melhor informação, ver a mais recente Lei Orgânica das Alfândegas (pelo DL 82/2007 de 29 de Março e Despacho 7624/2007 de 24 de Abril, nr. 12 – Anexo II). Sugerimos ainda, pela relação com o tema deste artigo, a leitura do diploma que fixa a estrutura orgânica da ATA (Autoridade Tributária e Aduaneira) resultante da fusão da DGI, da DGAIEC e da DGITA no âmbito do Plano de Redução e Melhoria da Administração Central (PRACE) – DL 118/2011 de 15 de Dezembro.

Subjacente a esta decisão, parece perfilar-se um critério da divisão de autoridade aduaneira entre exportação (Freixieiro) e importação (Leixões), ainda que à custa da manutenção de duas delegações num espaço geograficamente diminuto, sem qualquer vínculo entre si, hierárquico ou de natureza semelhante.

Sem prejuízo das mais-valias que a administração aduaneira encontra nesta solução, ela gerou alguns problemas sérios que tarde ou cedo virão a carecer de resolução: o atraso na certificação de saída do TAC (Território Aduaneiro da Comunidade) das mercadorias exportadas, a possibilidade de serem ordenadas verificações físicas em duplicado, o regime declarativo de mercadorias sujeitas a imposto especial sobre o consumo. Não é propósito deste pequeno artigo abordar todos os problemas desta lista, mas apenas o primeiro: a certificação de saída.

Quando pretenda exportar as suas mercadorias por via marítima, a entidade que se encontre sediada na área do distrito do Porto deve dirigir-se à alfândega de sujeição ao regime onde faz a sua declaração de exportação. A estância aduaneira habilitada para o efeito é aquela cuja área de jurisdição, fixada na legislação aduaneira aplicável, abrange o local onde as mercadorias são embaladas e carregadas, o que normalmente coincide com a sede social da empresa (ou, em casos mais específicos, o entreposto ou o armazém de exportação onde se encontre a mercadoria). Ora no caso do distrito do Porto, a entidade competente é, como já foi referido, a AF.

A mercadoria entra no porto de Leixões ao abrigo de um Documento Aduaneiro Único (DAU) emitido pela AF e aí aguarda pela data de embarque a bordo do navio que a transportará para fora da comunidade (ou para um porto de transbordo, mas sem prejuízo de ser ainda assim Leixões considerado estância aduaneira de saída, nos casos regulados pelo regime do contrato de transporte único). O manifesto de carga do navio é, como compete, também apresentado à AL – por via electrónica através do SDS, sediado no Portal Comum (vulgarmente designado por PCOM).

Apurado o manifesto, a Alfândega pode proceder à certificação de saída, materializada por um documento que é no essencial uma cópia do DAU e que proporciona ao exportador dispor de uma prova oficial da exportação da mercadoria efectuada numa data exacta, que lhe permita beneficiar da isenção do pagamento do IVA.

Essa certificação é feita pela alfândega de exportação, no caso vertente pela AF, mediante informação (mensagem electrónica) emitida pela alfândega de saída do território (AL). Para que possa verificar a veracidade dos elementos constantes do manifesto de carga que lhe foi entregue pelo navio, a estância aduaneira de saída (AL) necessita de ter também na sua posse as respectivas declarações de exportação da carga constante desse manifesto. Recebe-as portanto da AF, que as envia electronicamente para que o dito apuramento seja feito; com elas, a AL, após fiscalizar a saída das mercadorias (entenda-se: proceder ao apuramento dos manifestos e verificar que coincidem os dados identificativos das cargas, entre estes e as DAU's), emite a mensagem que confirma a regularidade da situação e permite a emissão da certificação de saída ao exportador. Simplificando: a AF envia os DAU para Leixões, que os cruza com os manifestos recebidos do navio e informa de regresso a AF de que pode emitir a respectiva certificação.

Todo este processo atrasa significativamente a certificação de saída, deixando os exportadores sem meios de prova da exportação efectiva e, desse modo, à mercê da administração fiscal que pode exigir-lhes a liquidação do IVA.

Cumprido neste ponto acrescentar que outros factores têm contribuído para o atraso no apuramento dos manifestos, não sendo despendida a falta de rigor da informação contida nos manifestos por erro na informação prestada pelos exportadores, ou ainda a demora nas correcções a fazer quando, face a divergências entre a declaração e o manifesto, a alfândega envia ao exportador o pedido de localização de movimentos, para que este venha esclarecer aquelas divergências. Ou seja: num processo aparentemente simples e localizado, assistimos ao envolvimento, num mesmo acto, de duas entidades aduaneiras diferentes e autónomas entre si e que se fiscalizam mutuamente: a AF, enquanto alfândega de sujeição ou controle ao regime, onde

NOTÍCIAS

VISITAS AOS ASSOCIADOS

o exportador faz a sua declaração de exportação e a AL, enquanto alfândega de saída do território, seja o porto de Leixões o porto de saída da comunidade ou a tal equiparado (através do regime do contrato de transporte único). Entre si, não há qualquer relação de hierarquia, somente de complementaridade. Com a introdução da obrigatoriedade da identificação do MRN (movement reference number) nos manifestos de carga, o apuramento do regime deveria tornar-se mais ágil e eficaz – mas isso seria apenas verdade se ambos os actos fossem praticados numa mesma estância aduaneira e não o são. Toda esta situação não se transformou ainda num problema trágico porque, conhecedora da situação através de uma auditoria recentemente feita pela IGF, a administração fiscal tem sido sensível às dificuldades das empresas exportadoras, não procedendo à cobrança coerciva do IVA sobre as mercadorias exportadas sem certificação de saída. Mas o problema tem vindo a avolumar-se (há quem diga que as pilhas de documentos se acumulam pela AL a aguardar a sua vez de serem analisados) e parece não haver um fim à vista até que haja a coragem de lhe pôr termo através de medidas sensatas da organização aduaneira – ou por recurso a meios tecnológicos que por ora parece não exitirem. •

Fiel ao compromisso assumido no Plano de Acção de visitar periodicamente, e de forma regular os seus Associados, o Director Executivo da AGEPOR, em conjunto com a estrutura local, tem vindo continuamente a aproveitar estas deslocações para escutar as preocupações, pedir sugestões e dar conta do que a Direcção tem vindo a fazer para lhes dar um melhor e mais valioso serviço.

Estas visitas que visam o aproximar da AGEPOR dos Associados, para além de decorrerem num clima de grande sintonia, têm ajudado a levantar diversas questões, no âmbito da actividade dos Agentes de Navegação, permitindo à Associação resolver uma parte significativa delas, em tempo útil, e a contento dos Associados. •



Visita à Burmester & Stuve



Visita à ViaOceano



Visita à Marmedsa



Visita à OOCL



Visita à MSC

A AGEPOR VISITA A MADEIRA

O Presidente e o Director Executivo da AGEPOR efectuaram nos dias 14 e 15 de Fevereiro uma visita à Madeira onde, conjuntamente com o Sr. Presidente da Assembleia Geral e Director Local da AGEPOR, tiveram a oportunidade de apresentar cumprimentos e trabalhar alguns assuntos locais com a Sr.ª Secretária Regional da Cultura Turismo e Transportes e também com a Sr.ª Presidente e o Vogal de Administração da APRAM. No dia seguinte, os representantes da AGEPOR tiveram uma proveitosa reunião com os Agentes de Navegação locais, na qual puderam transmi-

tir e discutir os assuntos tratados na véspera com as diversas Entidades, disponibilizando-se seguidamente a ser ouvintes atentos para todas as questões que os interlocutores quisessem abordar.

O regresso ao Continente fez-se na tarde do segundo dia, trazendo a AGEPOR na bagagem diversos temas e assuntos para estudar e desenvolver, directamente ligados à profissão dos Agentes de Navegação bem como questões operacionais ligadas à sua actividade na Madeira. •



WORKSHOP CHARTERING & TRAMPING

A AGEPOR organizou no dia 16 de Fevereiro em Lisboa, na Gare Marítima da Rocha, no Clube da Comunidade Portuária, o primeiro de um grupo de Workshops que irá realizar ao longo de 2012.

Este Workshop foi dedicado ao tema "Chartering e Tramping" e para que o interesse e a utilidade fosse grande para o Sector, entendeu convidarem-se como oradores, profissionais com reconhecida e vasta experiência deste mercado, e que representassem também os vários intervenientes na cadeia do Chartering e Tramping.

Assim a sala encheu-se, e foi pequena, para ouvir os principais protagonistas deste evento:

- João Valdemar – Agente de Navegação (Navex)
- Manuel Costa – Broker (Áquila Shipping)
- Vitor Brito – Armador (Portline)
- Pedro Galvão – Carregador (Secil)

A qualidade das apresentações foi excelente e como na audiência se encontravam representantes da carga, dos armadores, dos agentes de navegação, das administrações portuárias e dos brokers seguiu-se um debate muito animado que, se mais não fosse, deixou água na boca e promessa de êxito para os próximos Workshops. ●



ENTREGA DE DIPLOMAS DO CURSO DE SHIPPING & CHARTERING

Foram entregues em Lisboa e no Porto os Diplomas aos 37 alunos que terminaram, no passado mês de Fevereiro o primeiro Curso de Shipping e Chartering realizado pela AGEPOR.

Este Curso, que vê agora terminada a sua primeira edição, foi um êxito e o “workshop” que se lhe seguiu, e do qual damos conta noutra local desta

revista, foi o complemento perfeito, a cereja em cima do bolo, para a abordagem deste tema tão específico e interessante do Shipping.

O interesse demonstrado por este tema deixa antever que uma segunda Edição do Curso estará já na calha e que será oportunamente anunciada. ●



Os representantes dos ÓRGÃOS SOCIAIS da AGEPOR para o TRIÉNIO 2012/2014 são os seguintes:

NOTA DA REDACÇÃO:

Voltamos a publicar esta notícia pois, por problemas relacionados aquando da sua impressão no número anterior, o conteúdo da mesma saiu truncado de forma inexplicável. A todos os representantes dos Órgãos Sociais da AGEPOR em particular e aos leitores em geral, apresentamos o nosso pedido de desculpa.

DIRECÇÃO NACIONAL		
PRESIDENTE	Óscar Burmester	(Burmester & Stuve)
VICE PRESIDENTES	Rui d'Orey	(Orey)
	Joaquim Bensaúde	(Bensaúde)
	João Valdemar	(Euroline)
	Carlos Vasconcelos	(MSC)
ASSEMBLEIA GERAL		
PRESIDENTE	João Welsh	(João Freitas Matins)
VICE PRESIDENTE	Miguel d'Orey	(Atlantic-Lusofrete)
SECRETÁRIO	Gualdino Louro	(Green Ibérica)
CONSELHO FISCAL		
PRESIDENTE	António Vitorino	(David Pinho)
VOGAL	Mário de Sousa	(Delphis)
VOGAL	Simões Capão	(Foztráfego)
CONSELHO NACIONAL		
Viana do Castelo	Amaro Pereira	(Celnave)
Leixões	Óscar Burmester	(Burmester & Stuve)
	Fernanda Carvalho	(Macandrews)
	Luís Paz da Silva	(Marmedsa)
Aveiro	João Valdemar	(Euroline)
	António José Azevedo	(Trana)
Figueira da Foz	Eduardo Monteiro	(Eurofoz)
Lisboa	Rui d'Orey	(Orey)
	José Vidicas	(Portmar)
	Frederico Pinto Basto	(Pinto Basto Navegação)
Setúbal	José Castro	(Grimaldi)
	João Silva	(Navex)
Sines	Carlos Vasconcelos	(MSC)
	Carlos Catarino	(Barwill)
Portimão	Nuno Pinto Basto	(Pinto Basto IV)
Açores	Joaquim Bensaúde	(Bensaúde)
Madeira	Chris Blandy	(Blandy)