



AGEPOR

44

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.

51 milhões de toneladas/ano
1,5 milhões de TEU/ano



PORTO DE
SINES

www.portodesines.pt



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

Sinais do tempo

Não deixa de ser irónico que a abordagem neste número da revista do Seminário da ECASBA e da Semana Europeia de Shipping em Bruxelas coincida exatamente com o momento em que o Reino Unido, acionando o Artigo 50.º do Tratado da União, inicia o seu processo de saída do espaço europeu.

Evitando propositadamente entrar em considerações ou quaisquer juízos quanto à sempre discutível avaliação de ganhos e perdas, para um ou outro lado, não fujo, no entanto, à afirmação de que uma das consequências previsíveis do Brexit será a criação de alguma entropia, pelo menos inicial, nas trocas comerciais entre o Rei-

no Unido e a restante Europa. Obviamente que este facto não será um fator positivo.

O enorme incremento do comércio mundial, nas últimas décadas, resultante e resultado de uma globalização crescente, tem sido, por si só, um acelerador dinâmico do desenvolvimento à escala global e fonte de criação de riqueza. Nesse sentido, qualquer dificuldade criada em torno da liberdade das trocas comerciais ou dos acordos vigentes tem, à escala macro, o efeito de travão no crescimento e consequentemente no desenvolvimento global. O discurso do protecionismo, que ultimamente tem vindo a ganhar

forma, é sem dúvida um fator negativo.

Vivem-se tempos estranhos cujos sinais, aqui e ali, causam perturbação e perplexidade. No entanto, a medida e o estado de espírito com que avaliamos esses sinais, depende essencialmente de quão longo ou curto é o horizonte no qual segmentamos o tempo.

Acredito que, no curto prazo, as nuvens negras que se escondem atrás do protecionismo poderão arrastar alguma chuva, mas estou convicto que, no médio / longo prazo, o comércio livre, enquanto motor do desenvolvimento à escala mundial, triunfará.

Índice

3

Editorial

Sinais dos tempos / Rui d' Orey

4

Opinião

Os Agentes de Navegação e a árvore do conhecimento / Luís Paz da Silva

7

Notícias

AGEPOR em força no Seminário da ECASBA
Reunião da Direção Nacional
Almoço dos Agentes de Navegação

8

Opinião

Os tribunais marítimos
/ Pedro Carvalho Esteves

10

Atualidade

European Shipping Week



OPINIÃO

Luís Paz da Silva

Vice Presidente da AGEPOR

Diretor Comercial Internacional da Marmedsa Noatum Maritime

Os Agentes de Navegação e a árvore do conhecimento

O Senhor Deus deu-lhe uma ordem, dizendo: “Podes comer de todas as árvores do jardim. Mas da árvore do conhecimento do bem e do mal não deves comer, porque, no dia em que dela comeres, com certeza morrerás”.

Génesis, 2:16 e 17

“Quem nasce agora vai ter sete empregos durante a vida e seis ainda não existem”.

*Filipe Oliveira, SONAE, Head of Strategic Insight & Foresight
(citado pelo jornal Público)*

OS CICLOS DE VIDA DAS REVOLUÇÕES

Em 1698, Thomas Newcomen, um inglês de Dartmouth, instalou a primeira máquina a vapor, um melhoramento da máquina de condensação inventada por Thomas Savery, para extrair água das minas de carvão. Quando, 67 anos mais tarde, em 1765, James Watt pegou nesse modelo e o melhorou, pela introdução do condensador o que aumentou muito a potência do mecanismo, deu início, de acordo com os historiadores mais ortodoxos, à Revolução Industrial.

O primeiro tear a vapor demoraria mais 15 anos, o primeiro navio a vapor surgiria em 1803, a locomotiva em 1804. Entre a invenção de Newcomen e a locomotiva, passaram mais de 100 anos.

A primeira máquina a vapor, em Portugal, é instalada em 1821. Até meados do século XX, o vapor continuou a ser a força-motriz de navios, combóios e fábricas por todo o mundo.

É por isso seguro afirmar que esta tecnologia se desenvolveu e deu frutos durante quase três séculos! (em Portugal, a última locomotiva a vapor data de 1977).

Os telefones móveis têm o início da sua história em 1947, quando um protótipo foi produzido nos EUA, nos laboratórios da BELL. O primeiro celular é criado na URSS em 1955

e a comercialização da primeira geração de telemóveis é encetada com o modelo DynaTAC 8000 da Motorola, em 1973. O 2G surge em 1991, o 3G em 2001. Em 2007, a Apple lança o primeiro iPhone iniciando a produção de smartphones, que praticamente eliminou a tecnologia anterior dos celulares. Entre a primeira tentativa da BELL e o iPhone, decorreram 60 anos exactos: um quinto do tempo de durabilidade da tecnologia a vapor!

Entre a invenção da tecnologia do vapor como força motriz e o primeiro tear a vapor, passaram 82 anos. Entre a criação da World Wide Web, por Tim Berners-Lee em 1992, e a criação do site da Amazon online em 1995, apenas 3 anos decorreram.

E poderíamos citar dezenas de exemplos para confirmar esta evidência: nos últimos 20 a 25 anos, o mundo acelerou a fundo. E não vai abrandar.

Esta conclusão é de aplicação universal: queremos sistemas mais rápidos, internet mais rápida, respostas mais rápidas, encomendas mais rápidas, viagens mais rápidas.

Os ciclos das “revoluções” são cada vez menores o que levanta, desde logo, este problema fundamental: de que tempo dispomos (pessoas, empresas, instituições, países) para nos adaptarmos?

Outro: quando essa adaptação é alcançada, será o paradigma tecnológico, nessa altura, ainda o mesmo? Dito de outra forma, estaremos condenados a correr atrás do prejuízo até ao fim dos tempos?

A MUDANÇA DO PARADIGMA: OS NOVOS HÁBITOS DE CONSUMO

Apesar de vivermos tempos fascinantes, fecundos em oportunidades criadas por avanços tecnológicos que estão já muito para além da imaginação do mais imaginativo ficcionista de ciências de meados do século passado, os perigos que a colheita dessas maçãs pendentes da nova árvore do conhecimento do bem e do mal podem representar, ameaçam a civilização tal como a conhecemos.

Parte da realidade mais alargada das cadeias logísticas, o transporte marítimo vive da necessidade de as cargas serem transportadas entre produtores, ou de um produtor para um consumidor. No mundo global actual, esse transporte quer-se barato e eficiente.

Quem manda é, naturalmente, o consumidor: o seu poder de compra dita as suas “necessidades” e estas determinam as suas escolhas. “Vivemos numa época onde nada é tão indispensável como as coisas supérfluas.” (Sofocleto)

as nuvens da incerteza que se acumulam no horizonte serão melhor dissipadas se, tomando as rédeas, soubermos avaliar a situação serenamente, requalificar pessoas e serviços, recriar o tipo de produto que oferecemos aos clientes que servimos (Armadores e Carga) – em síntese, se soubermos reagir.

Há uns anos atrás, o marketing criava nos consumidores a necessidade de adquirir produtos “standard”: roupas, perfumes, calçado, alta-fidelidade, automóveis. Os especialistas de marketing juntavam, numa sala, grupos representativos de um determinado mercado e, identificando as suas necessidades/expectativas, criavam os produtos que mais tarde veriam a luz nos mercados. Fruto da sua genialidade, conseguiram que o consumo fosse determinado em função de características exógenas ao produto, sendo os exemplos maiores as marcas e os símbolos a elas associados, que proporcionam distinção social a quem as exhibe. Hoje, a tecnologia permite aos fabricantes outras soluções com resultados incomensuravelmente melhores: através de sistemas engenhosos de CRM (Customer Relationship Management), as empresas acumulam informação de mercado (“big data”) que transformam em conhecimento, aplicado à produção e alterando drasticamente o paradigma do consumo. Fala-se agora na EXPERIÊNCIA DO CLIENTE, o “roadmap” com os benefícios e satisfação de que este usufrui pela aquisição dos produtos que pretende consumir – esse conhecimento pode ser utilizado para criar novos produtos/novas necessidades e “dependências”.

Agora, o consumidor não está confinado às escolhas de uma prateleira, não está restringido a comprar o mesmo que os outros, não está obrigado a deslocar-se a uma loja, não está conformado a uma espera de semanas para obter o produto que escolheu.

Um estudo da DHL, de 2016, conclui que o crescimento do comércio electrónico será de 25% ao ano até 2020!

As implicações deste novo paradigma são brutais: desde logo na reformulação das cadeias logísticas e respectiva gestão. O transporte de bens de consumo de retalho não será mais apenas de quantidade (geradora de economias de custo pela elevada escala). Ao mercado actual, o dos produtos de massa, junta-se um mercado disposto a pagar um pouco mais pela personalização (“money for value”).

Já se sabe o passo seguinte: a “personalização” vai alastrar e a exigência de um mercado altamente concorrencial passará pela pressão sobre os preços a que terá de, fatalmente, corresponder uma redução dos custos operacionais dos operadores logísticos e respectivo efeito dominó entre todos os “stakeholders”. Singularmente, porque o factor “tempo de expedição” vai ser diferenciador (pelo menos numa primeira fase, já que a tendência será para acabar por ser igual para todos), as cadeias logísticas vão passar a comportar meios de transporte até aqui menos utilizados: a carga aérea. E os drones.

No final, a implicação maior será esta: o tratamento do “big data” disponível (recolhido em todos os sites de consumo, em todos os portais de informação, etc.) vai dar um conhecimento poderoso de mercado, que vai permitir a criação de novas necessidades, novos hábitos de consumo. Estes serão satisfeitos por recurso a mais soluções tecnológicas – mesmo sem falarmos do potencial da Inteligência Artificial ou da nanotecnologia, podemos falar da utilização das tecnologias digitais em todas as tarefas que impliquem repetição.

A destruição de emprego, ou pelo menos dos empregos que nos são familiares, será massiva. As discussões sobre rendimentos garantidos já vão avançadas, em países mais evoluídos como a Dinamarca ou o Luxemburgo. Ou seja: há

já indícios de uma aceitação pública para um novo modelo social em que uma maioria não produzirá, porque não necessita produzir, mas consumirá. Consumir sem produzir, poderá ser uma realidade dos anos vindouros. O que constituirá também uma revolução social.

CONSEQUÊNCIAS POSSÍVEIS: TRANSPORTE MARÍTIMO

Como vai a nossa indústria, a do transporte marítimo, fazer face a mais esta exigência: transportar mais, mais depressa, mais diversificadamente e mais barato?

Um estudo da AT Kearney considera que, face à volatilidade dos preços dos combustíveis e às exigências da redução das emissões de carbono (CO2) e de enxofre (SECA), os preços baixos de transporte têm os dias contados, estimando um aumento que pode ir até aos 14% nos fretes intercontinentais (num cenário em que o preço do petróleo volte aos \$100 por barril, mas que será de 6% se ficar pelos \$70).

A estratégia do aumento da capacidade dos navios já demonstrou não ser à prova de bala (o cálculo de poupanças nos custos operacionais assente na premissa do aumento de capacidade esbarrou com a realidade: só se aplica se a ocupação do navio for plena. Não foi isso que aconteceu e, depois de alguns anos a imobilizar navios vazios para reduzir a capacidade instalada, a solução passa agora pelo recurso à constituição das alianças que hoje vigoram).

Mais uma vez, será a tecnologia a dar resposta: a robotização que se anuncia para os terminais (Roterdão adiou este passo por seis anos para dar tempo à requalificação dos actuais trabalhadores portuários), a investigação para o desenvolvimento de navios não tripulados (com a Rolls Royce à cabeça), a criação de algoritmos de optimização de utilização da capacidade excedentária (TEUBooker, por exemplo) estão à porta. São realidades a aguardar o seu tempo. Por outro lado, as parcerias estabelecidas entre a MAERSK e a distribuidora chinesa ALIBABA (e agora também a CMA-CGM) e a aprovação da licença de NVOCC à AMAZON indiciam que alguns carros já partiram para a volta de aquecimento de uma corrida cuja partida já não tarda.

CONSEQUÊNCIAS POSSÍVEIS: AGENTES DE NAVEGAÇÃO

Neste cenário, que devem esperar os agentes de navegação?

É difícil dizer: há a convicção de que os armadores operadores de nicho e de navios de granéis estarão salvaguardados. Pelo menos até ao próximo passo evolutivo das impressoras 3D (a revolução seguinte? ou parte da mesma?). Para os agentes deste tipo de armadores, o ponteiro do relógio que conta ainda é o das horas: para os demais, é o dos segundos.

A actividade de um agente de navegação, face às alterações que se adivinham resultantes da introdução dos avanços tecnológicos, terá que vislumbrar factores diferenciadores que não permitam a sua substituição por um portal digital.

No modelo de negócio da AMAZON, o “go-between” – o intermediário – tenderá a desaparecer (de novo invoco os acordos entre MAERSK e ALIBABA). Isto é válido para os transitários. Cumpre evitar que venha a ser igualmente válido para os agentes de navegação.

Todavia, é razoável antever que ocorrerão, em

breve, mudanças radicais na forma como os agentes de navegação prestam serviços aos seus Principais.

Desde o atendimento dos navios (produção e distribuição da documentação do navio por EDI entre todas as entidades, trocas de tripulantes por veículos sem condutores, adiantamentos ao navio tornados obsoletos pela obsolescência do dinheiro vivo), da promoção comercial e cotações de frete, até à produção de documentação, controle de crédito, etc., tudo pode ser feito online, através de plataformas, portais e o que mais ainda por aí virá.

Significa isso o fim dos agentes de navegação? Tal como os conhecemos hoje, estou convencido que sim.

O que virá a seguir? Ninguém pode, com um grau elevado de certeza, dizer.

Mas as nuvens da incerteza que se acumulam no horizonte serão melhor dissipadas se, tomando as rédeas, soubermos avaliar a situação serenamente, requalificar pessoas e serviços, recriar o tipo de produto que oferecemos aos clientes que servimos (Armadores e Carga) – em síntese, se soubermos reagir.

Urge uma discussão alargada, com a participação de Carregadores, Transitários, Alfândega, Despachantes, Operadores Portuários, Agentes de Navegação, Todos!, moderada por quem domine o conhecimento nestas áreas.

Levar a cabo esta discussão ontem, já teria sido tarde de mais.

Bibliografia e Referências:

“The Industrial Revolution Past and Future” – Robert Lucas (2003)

“Celebrating 40 Years of the Net” – Mark Ward

“Telefone Celular” - Wikipedia

“Digital Optimisation – How Technology Makes Ports More Efficient” – Tom Scott, Maritime Holland, #7 – 2016

“The Future of International Freight” – Robert Tasiaux, AT Kearney

“Um Guia Para a Oportunidade de Comércio Electrónico Internacional do Século XXI” – Estudo promovido pela DHL Express

“How to Use CRM to Improve the Customer Experience” – Zarema Plaksij (2017) - SuperOffice

Visitas a Associados



Contemar



Garland Navegação

AGEPOR em força no Seminário da ECASBA

Realizou-se no passado dia 28 de fevereiro mais um Seminário da ECASBA, desta vez em Bruxelas, integrado na Semana Europeia do Shipping, que decorreu na capital belga entre 27 de fevereiro e 3 de março.

O Seminário, que contou com a presença de Agentes de Navegação da Alemanha, Bélgica, Bulgária, Chipre, Dinamarca, Eslovénia, Espanha, Finlândia, França, Grã-Bretanha, Holanda, Itália, Portugal e Suécia, teve duas partes distintas.

Durante a manhã, reservada apenas aos Agentes de Navegação, os presentes tiveram a oportunidade de, em dois painéis, tomar conhecimento e discutir os avanços do Projeto e-Manifest e também assistir a uma interessante apresentação e visão subordinada ao tema “Eventually logistics will disrupt or will be disrupted”.

Da parte da tarde, o evento, já aberto ao público em geral, iniciou-se com um painel moderado pelo Sr. Alfons Guinier, ex-Secre-



tário Geral da ECSA (European Community Shipowner's Association), que discutiu o futuro dos Liner e Short Sea Services na cadeia logística, com os Srs. Paul Kiprianou, representando a Grimaldi, Eugene Van Fleteren, representando a CMA/CGM, John Ford, Presidente da FONASBA, e Rui d'Orey, Presidente da AGEPOR. Depois, no último painel, dedicado à Digitalização e Simplificação, voltou a falar-se no impacto da

legislação corrente e do desenvolvimento tecnológico no tratamento do manifesto eletrónico (e-Manifest). Neste Painel estiveram em “palco” os Srs. Markku Mylly, Diretor Geral da EMSA, Sandro Santamato, Head of Unit D1 da DGMOVE, e Richard Morton, Secretário Geral da IPCSA - International Port Community Systems Association.

Como habitualmente, o Seminário terminou com um jantar, no qual foram distinguidos e homenageados pela ECASBA, a Sr.ª Dr.ª Manuela Cabral, que deixou a DGTAXUD, e o Sr. Dimitrios Theologitis, da DGMOVE, que se reformou. Ambos os distinguidos são bem conhecidos da AGEPOR, tendo participado nalguns dos seus Congressos.

De referir o papel importante que a AGEPOR assumiu no Seminário da ECASBA, já que lhe competiu conduzir os trabalhos enquanto Presidente da Organização, e também pela participação do Sr. Dr. Rui d'Orey num painel.



Reunião da Direção Nacional

No dia 9 de fevereiro realizou-se, nas instalações da AGEPOR em Leça da Palmeira, a reunião da Direção Nacional da AGEPOR.

O final da reunião deu lugar a um almoço que contou com a presença, como convidado de honra, do Sr. Eng. Brogueira Dias, Presidente da APDL. No final do almoço, o Sr. Eng. Brogueira Dias teve a amabilidade de proferir umas palavras de agradecimento pela excelente cooperação e entretajuda sempre demonstrada pelos Agentes de Navegação e pela estrutura local e nacional da AGEPOR.

O Sr. Presidente da APDL ofereceu à AGEPOR, como prova de reconhecimento, um conjunto valioso de livros sobre o Porto de Leixões e temas ligados à atividade portuária da região.



Almoço dos Agentes de Navegação

Realizou-se no passado dia 23 de fevereiro, no restaurante O Chanquinhas, o almoço dos Agentes de Navegação que contou, como convidadas especiais, com as Sr.ªs Dr.ªs. Cândida Moura e Isabel Madureira, da APDL, que fizeram um breve resumo sobre a implementação e funcionamento da FUP - Fatura Única Portuária em Leixões.



OPINIÃO
Pedro Carvalho Esteves
Advogado (maritimista)

Os tribunais marítimos

Curiosidades dos dias de hoje ...

A Realização do Direito, em qualquer matéria jurídica – mas mais concretamente, no presente artigo, no Direito Marítimo – dá-se, de forma indelével, com recurso aos Tribunais. No caso das questões iminentemente marítimas dar-se-á, consequentemente, nos tribunais de competência especializada – os Tribunais Marítimos. Dir-se-á, hoje, que a noção de Tribunal – na sua aceção de ente estadual responsável pela interpretação e aplicação do Direito, e titular da administração da Justiça - estará ultrapassada, na medida em que os vulgares tribunais estaduais cada vez mais são substituídos por Tribunais Arbitrais. É, de resto, a própria Constituição da República, no seu Art.º 209.º, n.º 2, que permite a constituição de Tribunais Arbitrais (e, a propósito, a par dos Tribunais Marítimos) para a justa-composição de determinados litígios, encarregando-se a Lei da Arbitragem Voluntária a definir, em abstrato, quais as matérias que podem ser cometidas a estas instâncias para-judiciais.

Instituídos pela Lei n.º 35/86, de 4 de setembro – por puro cumprimento do disposto no Art.º 212.º, n.º 2 da Constituição da República Portuguesa, na sua versão após a revisão de 1982 - estes são os Tribunais com competência especializada para conhecer e dirimir os litígios provenientes das atividades marítimas (leia-se, atividades que envolvem embarcações marítimas e que se prendam com o transporte de mercadorias por mar ou a exploração de recursos piscícolas existentes no mar sob jurisdição do Estado Português). Todavia, a existência destes tribunais nunca foi, propriamente, consensual. E em boa verdade, ainda não é! Os Art.ºs 212.º e 213.º da Constituição, na versão originária de 1976, pese embora deixassem previstos os tribunais de competência especializada, não previam expressamente os Tribunais Marítimos. Na primeira reforma da Constituição, em 1982, o Legislador Constitucional consagrou, no Art.º 212.º, n.º 2, a possibilidade de virem a existir

Tribunais Marítimos. E desde essa revisão constitucional, nunca mais a Constituição deixou de prever estes Tribunais.

Fazendo uma resenha às Leis sobre Organização Judiciária do pós-1974, constata-se que a Lei Orgânica dos Tribunais Judiciais – Lei n.º 82/77, de 6 de dezembro – previa no Art.º 45.º a possibilidade de existência de tribunais de competência especializada, consagrando no Art.º 56.º, n.º 2 a possibilidade de serem criados tribunais marítimos com regras de organização, competência e funcionamento a definir em lei especial. Com efeito, esta lei especial só floresceu 9 anos e uma revisão constitucional depois. Um ano após a publicação da Lei n.º 35/86, de 4 de setembro, surge uma nova Lei Orgânica dos Tribunais Judiciais – Lei n.º 38/87, de 23 de dezembro. Esta já prevê os Tribunais Marítimos, fixando-lhes, no Art.º 70.º, as competências em matéria cível e em matéria de recursos das decisões do Capitão do Porto, em processos de contraordenação marítima. Esta norma não veio introduzir nada de novo, a não ser a cópia (quase integral) do disposto na Lei n.º 35/86. Esta Lei visou instituir tribunais judiciais de 1.ª instância e de competência especializada, denominados «tribunais marítimos». Com jurisdição a abranger as águas sob jurisdição do Estado Português, bem como as águas interiores sujeitas à jurisdição das capitâneas dos portos, a jurisdição abrangia ainda as zonas portuárias e os estaleiros de construção e reparação naval, secas, tiradouros, tendais de artes de pesca, seus arraiais e instalações de natureza semelhante, e ainda outras áreas que por lei fossem cometidas à competência dos tribunais marítimos, estes passaram a ter competências – em razão da matéria – muito alargadas: competência cível; competência de recurso sobre as decisões do capitão do porto em matéria contraordenacional; e ainda competência para a execução das sentenças imanadas do Tribunal Marítimo, ou fundadas em títulos executivos quando resultantes de obrigações assumidas no

âmbito de matérias que, em abstrato, fossem da competência material cível do tribunal marítimo. Em termos de Lei, deveria haver Tribunais Marítimos em Lisboa, Leixões, Faro, Funchal e Ponta Delgada. A nosso ver, esta norma faz todo o sentido. Com efeito, devem os Tribunais Marítimos estar próximos dos principais portos, de forma a criar uma justiça especializada tendencialmente de proximidade. Desde 1986, e até hoje, só o Tribunal Marítimo de Lisboa foi instalado – pela Portaria n.º 606/87, de 15 de junho. Porém, conforme o Mapa VI do Decreto-Lei n.º 214/88, de 17 de junho, que regulamentou a Lei n.º 38/87, deveriam ter sido instalados o Tribunal Marítimo de Faro, com sede em Faro e área de jurisdição a compreender o Departamento Marítimo do Sul, o Tribunal Marítimo do Funchal, com sede no Funchal e área de jurisdição a compreender o Departamento Marítimo da Madeira, o Tribunal Marítimo de Leixões, com sede no Porto e área de jurisdição a compreender o Departamento Marítimo do Norte, o Tribunal Marítimo de Lisboa, com sede

Num momento em que se aposta na Economia do Mar, economia azul, etc., dificulta-se o investimento nestes setores na medida em que o critério de acesso aos tribunais e o tempo de resolução de litígios específicos fica extremamente prejudicado em função da falta de tribunais marítimos.

em Lisboa e área de jurisdição a compreender o Departamento Marítimo do Centro, e o Tribunal Marítimo de Ponta Delgada, com sede em Ponta Delgada e área de jurisdição a compreender o Departamento Marítimo dos Açores.

A Lei de Organização de Funcionamento dos Tribunais Judiciais – Lei n.º 3/99, assim como o seu Regulamento – Decreto-Lei n.º 186-A/99, seguiram a sua Lei antecessora sem grandes alterações de fundo quanto às competências materiais, porém, com uma inovação: o Legislador, reconhecendo a inépcia do Governo para instalar os Tribunais Marítimos no estrito cumprimento da Lei indicou que a competência do Tribunal Marítimo de Lisboa abrange ainda os Departamentos Marítimos do Sul e do Norte enquanto os Tribunais Marítimos de Faro e do Porto, respetivamente, não forem declarados instalados. A Lei n.º 52/2008, sem grande expressão, não ofereceu quaisquer alterações à Lei n.º 3/99 – em boa verdade nunca chegou a entrar sequer em vigor. Já a Lei n.º 62/2013 – Lei de Organização do Sistema Judiciário – optou por legitimar uma tendencial não instalação de Tribunais Marítimos para além do de Lisboa. O Art.º 83.º manteve o Tribunal Marítimo como um tribunal de competência especializada, com a mesma competência material que já o precedia, introduzindo a novidade de que este tribunal teria competência territorial alargada, abrangendo os departamentos marítimos do Norte, do Centro e do Sul. De resto, já o Regulamento da LOFTJ fazia este alargamento da competência territorial, agora legalmente ratificado. Muito grave é o facto das matérias especializadas de Direito Marítimo nos arquipélagos da Madeira e dos Açores – áreas marítimas por natureza – serem agora cometidas aos Tribunais de Comarca. Mas o mais curioso é que a Lei n.º 35/86 nunca foi revogada por nenhuma outra norma, coexistindo hoje duas normas incompatíveis entre si, e que, em sentidos contrários, regulam a instalação dos Tribunais Marítimos. Tudo isto revela uma manifesta falta de respeito do Governo e do Legislador pelo Mar, e pelos assuntos do Mar. Num momento em que se aposta na Economia do Mar, economia azul, etc., dificulta-se o investimento nestes setores na me-

da em que o critério de acesso aos tribunais e o tempo de resolução de litígios específicos fica extremamente prejudicado em função da falta de tribunais marítimos. Essa falta de tribunais revela ainda a concentração dos mesmos em Lisboa, o que onera as partes de forma indelével. Qualquer armador ou mestre de Viana do Castelo ou Vila Real de Santo António que tenha um litígio de âmbito cível evitará remeter para Tribunal, na medida em que os custos com a manutenção da ação no Tribunal Marítimo de

Lisboa é de tal forma elevado que se torna quase inoportável para quem, numa indústria pouco lucrativa como é, por exemplo, a indústria da pesca, tenha que pagar “n” deslocações de advogados e testemunhas, com almoços e viagens, em cada sessão, das muitas sessões, a correr no Tribunal Marítimo de Lisboa (pois... é que a videoconferência aplicar-se-á às testemunhas, mas nunca aos advogados, e esses, queiram ou não, têm sempre que se deslocar às instalações do Tribunal).



Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt

European Shipping Week

Mais de 500 “top players” do Setor participaram na European Shipping Week 2017, em Bruxelas.

Os temas da atualidade do shipping, muito centrados em palavras chave como digitalização, inovação e investimento, dominaram os trabalhos e estiveram também muito presentes no discurso da Sr.^a Violeta Bulc, Comissária para a Mobilidade e Transportes.

A Conferência principal e o jantar de gala foram os pontos altos da European Shipping Week, no dia 1 de março.

No final, as principais Associações europeias do Setor, responsáveis pela organização do evento, produziram a declaração conjunta que aqui se reproduz:

- The European shipping industry, represented by the signatories to this statement issued on the occasion of European Shipping Week 2017, welcomes the European Commission’s mid-term review of the EU Maritime Transport Strategy 2009-2018.
- The industry endorses the emphasis on better regulation. Absolute priority must in this respect be given to a fundamental overhaul of the EU Reporting Formalities’ Directive. The revision should lead to a true European single window environment for maritime carriers that fully ensures the ‘reporting once’ principle and which shares all necessary cargo and conveyance data between governments and all relevant authorities. This would reduce the administrative burden for ship crews, shipping companies and ship agents. More simplifications of procedures and requirements are, however, needed to put shipping on an equal par with landbased transport modes, which already benefit from a Single Market. Europe’s commerce and economy need shipping to have a genuine Maritime Space without Barriers that will deliver real environmental and logistics benefits.
- This is one of the reasons why the European shipping industry calls upon the EU institutions and Member States to go beyond a regulatory fitness check of existing legislation. A new shipping strategy is needed for the next decade, beyond 2018. The initiative of the Maltese Presidency of the EU to adopt a Ministerial Declaration on Maritime Transport Policy is therefore a welcome first step. We hope subsequent presidencies will continue this momentum within the maritime area.
- The future EU shipping strategy should be ambitious and aim at promoting Europe as a globally leading, high-quality region for shipping to do business in. This requires investment in an attractive business climate, a highly skilled European workforce, consistent implementation of international environmental and safety standards as well as policies which are truly relevant and conducive to facilitating trade. The strategy should firmly put shipping in its diversity at the heart of the maritime cluster.
- The future EU shipping strategy should particularly show leadership



in assisting the shipping industry to meet global challenges. In the face of increasing political uncertainties worldwide, the EU should affirm its role as the world’s champion of free and fair trade. It should also help the IMO shape a global strategy to ensure the shipping industry meets its climate obligations in an environmentally, socially and economically sustainable way.

- The signatories to this statement are fully committed to shaping the EU Shipping Strategy 2019-2028 over the next year and look forward to working with the European Commission, the European Parliament and Member States in making its implementation a great success.

CLIA Europe, EBA, ECASBA, ECSA, EMPA, ETA, ETF, EuDA, Interferry, WSC