



AGEPOR

47

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

Em defesa do interesse coletivo dos Agentes de Navegação

Este número da Revista coincide com mais um ato eleitoral na AGEPOR. Pela sexta vez, desde que a Associação se tornou nacional, os Agentes de Navegação são chamados a eleger os Órgãos Sociais que conduzirão o destino da AGEPOR no triénio 2018 / 2020.

Ser Órgão Social numa Associação implica um sentido de responsabilidade, disponibilidade e entrega para servir a “Classe”. Os que são eleitos emprestam a sua experiência e o seu tempo para o bem de todos. Este exercício de funções, que parece ser relativamente simples, nem sempre é fácil, pois existem momentos e situações difíceis, tensos, delicados, em que o interesse coletivo, que deve ser o primado de qualquer Associação, pode chocar com interesses individuais de alguns associados e até com os interesses individuais de quem, muitas vezes, toma as decisões. Nessas alturas todos sabemos que custa, mas é exatamente para isso que fomos eleitos, para defender o interesse coletivo dos Agentes de Navegação. É o que se espera de nós. Que sejamos os guardiões e

os defensores dos interesses coletivos da Classe e também que sejamos capazes de a tornar cada vez mais forte e unida.

Na AGEPOR, a cada três anos, são eleitos 23 representantes de outras tantas empresas, que se entregam ao bem da Associação. Esta estrutura de governação, apesar de complexa, é também particularmente forte, pois combina a força nacional com a intervenção e conhecimento local. Conseguir ainda uma muito alargada representatividade da Classe na vida da Associação.

Em tempo de eleições é justo que faça aqui a devida homenagem a todos, e foram muitos, os que em cada mandato se entregaram desinteressadamente de corpo e alma à vida Associativa. A todos, e a cada um deles, devemos uma AGEPOR que creio ser, não só enormemente respeitada, como considerada um exemplo e uma referência no Setor.

Não posso deixar de neste editorial fazer, de novo, uma referência ao plano para a com-

petitividade dos portos nacionais. A AGEPOR saudou o plano que incorporou largamente o que pensamos ser necessário fazer em cada porto para que tenha condições de se continuar a desenvolver. Sabemos que os desafios são grandes, e que dependem em larga medida da dinamização do interesse da iniciativa privada. Urge conseguir que esse interesse se vá tornando realidade.

Bem hajam.



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

Índice

3

Editorial

“Em defesa do interesse coletivo dos agentes de navegação / Rui d’ Orey

4

Entrevista

Rui Barros
| Diretor Executivo BIZCARGO.com

6

Atualidade

48.º Congresso Anual da FONASBA
Direção Nacional reuniu em Aveiro

7

Formação

4.ª Edição do Curso de Shipping e Chartering

8

Opinião

Pirataria no mar!...
como resolver em terra?
/ Pedro Carvalho Esteves

10

Associados habilitados a votar a eleição dos Corpos Gerentes da AGEPOR



BIZCARGO é logística colaborativa global

Fale-nos sobre a BIZCARGO...

Rui Barros – A BIZCARGO.com é um portal online para procurar soluções de transporte e logística multimodais porta-porta. Os utilizadores podem pedir cotações gratuitamente, gerir os seus bookings e acompanhar a execução do transporte.

Como surgiu a ideia de criar esta plataforma? Quem foram os investidores?

Rui Barros - Através da investigação que fizemos no INESC TEC, onde trabalhamos mais de 20 anos com entidades da logística e dos transportes, conseguimos criar conceitos inovadores que nos levaram a criar a MITMYNID. Fruto do protocolo de colaboração entre a APDL e o INESC TEC surgiram, ao longo dos 20 anos, vários resultados de elevado valor para a comunidade e para o setor, estando alguns desses resultados materializados nesta plataforma.

A dinâmica nacional em torno da eficiência dos portos e da rede logística tem posicio-

do Portugal como uma das boas práticas no setor. O tecido empresarial português na área dos transportes e da logística tem, também, assumido uma posição voltada para a adoção de novos paradigmas e esta perceção reforçou a necessidade de criar esta plataforma. A MITMYNID nasce a partir de um spin-off de um grupo de investigadores e atualmente não tem investidores externos. Para esta nova fase de crescimento à escala global abrimos o capital a investidores estratégicos que nos permitam escalar de modo sustentado.

Tiveram algum financiamento comunitário?

Rui Barros - A BIZCARGO.com resulta do investimento de vários anos de investigação, inovação e mais recentemente do projeto GLPaP que foi cofinanciado pelo NORTE 2020, Portugal 2020 e União Europeia, através do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional. Neste último projeto, que permitiu demonstrar a BIZCARGO em ambiente real, o investimento foi de meio milhão de euros.

Como funciona a plataforma e em que se distingue de outras plataformas já existentes (INTTRA...)?

Rui Barros – A BIZCARGO é uma plataforma que promove os serviços de todas as empresas que atuam no setor dos transportes e da logística, sejam integradores, operadores ou prestadores de serviços complementares. Empresas de qualquer dimensão (pequenas, médias ou grandes) poderão tirar partido da BIZCARGO, uma vez que disponibilizamos mecanismos de utilização para os diferentes níveis, isto é, a plataforma online acessível a todos através da internet, aplicações para dispositivos móveis para quem não dispõe de sistemas próprios e mecanismos de interoperabilidade de baixo custo para empresas que têm sistemas de informação avançados.

Atualmente, existem plataformas nas quais são disponibilizados serviços de transporte, mas estas estão focadas num determinado modo (Marítimo, Rodoviário, Ferroviário) ou então nos serviços prestados por uma empresa ou

grupo. A BIZCARGO diferencia-se dessas plataformas uma vez que coloca o ênfase na resposta ao cliente, isto é, apresenta soluções simples ou combinadas, unimodais ou multimodais de serviços que respondem à procura que é feita pelos clientes de serviços logísticos.

Por outro lado, a BIZCARGO tem a capacidade de integrar com algumas dessas plataformas. Por exemplo, a oferta dos serviços marítimos que está disponível no INTTRA estará brevemente acessível através da BIZCARGO. Desse modo, poder-se-á contratar esses serviços diretamente a partir da BIZCARGO.

A BIZCARGO tem a capacidade de atuar como um agregador relativamente à oferta de serviços disponível noutras plataformas.

Em que sentido considera que esta plataforma possa ser uma mais-valia para o setor dos transportes?

Rui Barros - O setor dos transportes é por natureza um setor no qual a colaboração entre diferentes entidades é fundamental. Até mesmo os operadores globais recorrem a parcerias e a subcontratações para realizar algumas das tarefas.

A BIZCARGO é uma ferramenta que facilita o trabalho colaborativo entre as empresas de transporte, reduzindo significativamente o esforço e aumentando a produtividade em todas as empresas da rede logística. Melhora substancialmente a relação entre os clientes e os prestadores de serviços, uma vez que disponibiliza a informação de um modo agregado num único ponto de acesso - a BIZCARGO - e permite que os clientes possam acompanhar a execução de forma confortável através da plataforma ou de uma aplicação móvel. Aumenta a confiança entre clientes e prestadores de serviços, pela visibilidade que dá às competências, às certificações e à reputação das empresas.

Com a adoção da BIZCARGO, o setor dos transportes adquire flexibilidade, aumenta a produtividade, melhora o conhecimento sobre a procura, ganha uma ferramenta que promove a competitividade do setor e harmoniza processos facilitando a interação com os clientes do setor.

A presença dos Agentes de Navegação na BIZCARGO é fundamental, uma vez que os serviços de transporte marítimo constituem uma das partes mais relevantes no transporte de mercadorias de longo curso.

E para os Agentes de Navegação?

Rui Barros - Trata-se de uma oportunidade! A presença dos Agentes de Navegação na BIZCARGO é fundamental, uma vez que os serviços de transporte marítimo constituem uma das partes mais relevantes no transporte de mercadorias de longo curso. Na BIZCARGO, os Agentes de Navegação aumentam as vendas e reduzem os custos, ganham visibilidade perante os clientes e perante os restantes operadores, acrescentando valor às soluções de transporte com os seus serviços. Nesta plataforma, poderão ganhar competitividade e melhorar o conhecimento do mercado, com um baixo custo. Ao estar presentes na BIZCARGO, os agentes têm acesso a tecnologia inovadora que lhes permite promover os seus serviços e aumentar as suas vendas. A subcontratação de outros operadores e obtenção de informação da execução de modo simplificado e harmonizado para melhorar a resposta aos seus clientes são conseguidos sem custos de investimento em tecnologias próprias, e passam a dispor de uma ferramenta que lhes permite a interação com múltiplos armadores e interligar com outras plataformas. A BIZCARGO é a ferramenta eletrónica que melhor suporta as atividades dos Agentes de Navegação, junto dos clientes de serviços logísticos.

Haverá uma interação da plataforma BIZCARGO com a JUL? De que forma?

Rui Barros - O princípio seguido pela BIZCAR-

GO é o de facilitar a interação entre todos os intervenientes nos processos logísticos, incluindo as autoridades. Atendendo a que a JUL caminha nesse mesmo sentido, isto é, agilizar os processos e os procedimentos na perspetiva das autoridades e que a BIZCARGO se constitui como a ferramenta que suporta o negócio na perspetiva das empresas (operadores e clientes) haverá certamente a necessidade e vantagens para ambas as partes em que exista interação entre estes sistemas. Refira-se que, hoje em dia, a BIZCARGO tem já interação com a JUP para a troca de informação de eventos que ocorrem ao nível da carga e dos meios de transporte.

A interoperabilidade entre estes sistemas aumentará substancialmente a eficiência do setor e, por esse mesmo motivo, quando a JUL entrar em operação, certamente que a BIZCARGO irá poder fornecer e obter informação relevante para todos os intervenientes através desse canal.

Como é que vê os Agentes de Navegação a envolverem-se neste projeto?

Rui Barros - A resistência à mudança é algo que faz parte da natureza humana, contudo, a audácia dos empresários e a vontade de acompanhar a evolução tecnológica supera qualquer resistência. A transformação que a BIZCARGO propõe aos Agentes de Navegação não colide com o negócio tradicional, complementa-o, e promove os seus serviços junto dos clientes e torna ainda mais visível as mais-valias que os Agentes de Navegação acrescentam aos serviços de transporte e logística. Estamos certos que a adesão à BIZCARGO por parte dos Agentes de Navegação será uma realidade e acontecerá muito rapidamente, sobretudo porque a procura pelos seus serviços na plataforma é crescente.

O que propomos é que se registem como pioneiros e experimentem a ferramenta sem qualquer encargo, disponibilizando os seus serviços no catálogo da BIZCARGO, ou apenas respondendo a pedidos de cotação. Em qualquer das modalidades, terão acesso a um conjunto grande de funcionalidades e poderão acompanhar esta transformação.

48.º Congresso Anual da FONASBA



Realizou-se no Dubai, entre os dias 15 e 18 de outubro, o 48.º Congresso Anual da FONASBA. A AGEPOR, como vem sendo costume, esteve representada pelo Presidente da Direção Nacional e também pelo Diretor Executivo. Como habitualmente, o Congresso começou com a reunião do EXECOM (Executive Committee), que se realizou no domingo, dia 15, seguindo-se as reuniões plenárias dos Comitês

ECASBA, Chartering and Documents e Liner & Port Agencies. No último dia, realizou-se a Assembleia Geral e o tradicional jantar de gala. Estiveram representados no Dubai cerca de 45 países. Entre eles, refiram-se os novos membros da Fonasba, da República do Congo e do Sudão. Igualmente marcaram presença observadores da Federação Árabe de Câmaras de Comércio e de

associações de agentes de navegação e de shipbrokers de países da região, potenciais novos membros da organização. A organização local pertenceu à Associação dos Agentes de Navegação do Dubai. Refira-se o grande envolvimento das entidades locais, que fizeram questão de viver de perto com os Agentes de Navegação este seu Congresso.

Direção Nacional reuniu em Aveiro

A Direção Nacional da AGEPOR reuniu no passado dia 25 de setembro em Aveiro, nas instalações da APA - Administração do Porto de Aveiro. Seguiu-se o habitual almoço que, nestas ocasiões, conta sempre com a presença dos membros do Conselho de Administração das respetivas administrações portuárias. Desta forma o Sr. Presidente da Administração do Porto de Aveiro, Sr. Eng.º Braga da Cruz, acompanhado do Administrador Dr. Olinto Ravara fizeram questão de estar presentes e assim trocar com a Direção informações e ideias sobre as questões mais relevantes do porto de Aveiro.

Dando seguimento à política de descentralização e de maior contacto com as realidades locais, as reuniões da Direção Nacional têm, ao longo dos últimos triénios, procurado ir ao encontro dos vários portos onde existem Delegações, ainda que não físicas, da Associação. Nesse sentido durante este triénio já ocorreram reuniões em Viana do Castelo, Leixões, Aveiro, Figueira da Foz, Lisboa, Setúbal, Sines e Ponta Delgada.



4.ª Edição do Curso de Shipping e Chartering

Começou em outubro, em Lisboa e no Porto, a 4.ª Edição do Curso de Shipping e Chartering, com bastante adesão a nível dos formandos.

A formação conta com a colaboração de for-

madores altamente qualificados e experientes nesta área.

Com a realização deste curso a AGEPOR vem, uma vez mais, responder à solicitação por parte dos seus associados de formação em áreas espe-

cíficas, que possibilitem um melhor desempenho da sua atividade profissional e também uma valorização permanente dos seus quadros.

Este curso encerra o calendário de formações da AGEPOR para 2017.



PORTO DE
**VIANA DO
CASTELO**
— APDL —

Potencial disponível
ao serviço da região.



viana.apdl.pt



OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

Pirataria no mar!... como resolver em terra?

No âmbito do Curso de Defesa Nacional 16/17, ministrado pelo Instituto da Defesa Nacional (IDN), e do qual tive a honra e o privilégio de participar, orientei o meu foco de interesse e a minha investigação para a Pirataria Marítima. Num primeiro momento, perguntaram-me qual a relevância, mas, no final, perceberam (penso eu!) qual o meu interesse. Bem, ainda que não o tenham percebido, aqui estou em condições de aclarar: a Pirataria Marítima é um Acontecimento de Mar - e sobre isso falamos já no último artigo publicado nesta revista - que faz aumentar o preço dos fretes nas zonas potencialmente de risco e, naturalmente, os prémios de seguros a aplicar ao seguro de Casco & Máquina e ao Seguro de Mercadorias. Para os dois últimos, a Pirataria Marítima reveste uma externalidade negativa; e, para o primeiro, as consequências afiguram-se tão negativas nos seus efeitos quanto a perda do navio e da carga possam fazer julgar.

Nos termos do Art.º 101.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, constituem pirataria quaisquer dos seguintes atos: a) Todo o ato ilícito de violência ou de detenção ou todo o ato de depredação cometidos, para fins privados, pela tripulação ou pelos passageiros de um navio ou de uma aeronave privados, e dirigidos contra: i) Um navio ou uma aeronave em alto mar ou pessoas ou bens a bordo dos mesmos; ii) Um navio ou uma aeronave, pessoas ou bens em lugar não submetido à jurisdição de algum Estado; b) Todo o ato de participação voluntária na utilização de um navio ou de uma aeronave, quando aquele que

o pratica tenha conhecimento de factos que deem a esse navio ou a essa aeronave o carácter de navio ou aeronave pirata; c) Toda a ação que tenha por fim incitar ou ajudar intencionalmente a cometer um dos atos enunciados nas alíneas a) ou b).

Este dispositivo remete-nos apenas para os atos praticados em Mar Alto.

Mas, e se for praticado dentro das águas territoriais? Por um lado, não deixa de ser um ato de Pirataria, mas uma vez que é praticado em águas que se consideram território nacional, então deixará de ser simplesmente Pirataria para passar a ser um Assalto à Mão Armada Contra Navios (AMACN). Esta difícil distinção - com fronteiras muito ténues - é exemplarmente feita pelo Cmdt. Portela Guedes no seu livro "A Pirataria Marítima Contemporânea".

Mas, como se comporta o nosso Direito Criminal perante este crime? O Direito Penal Português desconhece o crime de Pirataria! Compulsado o Código Penal apenas se encontra no Capítulo respeitante aos "Crimes contra a Segurança das Comunicações", a norma segundo a qual "quem se apossar de, ou desviar da sua rota normal, aeronave em voo, ou navio em curso de navegação, nos quais se encontrem pessoas, é punido com pena de prisão de 5 a 15 anos.". Da norma vê-se que, quem se apossar de navio em curso de navegação, no qual se encontrem pessoas - admitindo que neste conceito estão incluídos os sujeitos que fazem parte da tripulação, então já existem mais elementos incriminadores que levem à punição dos Assaltantes. Naturalmente que, nesta

fase, há que ter em conta quer a Integridade das Pessoas, quer a Propriedade - i.e. navio e mercadorias.

Os Assaltos à Mão Armada Contra Navios (AMACN) são puníveis pelo tribunal do porto com competência sobre as águas onde o referido ataque se dá. Portanto, admitindo um AMACN em águas cuja jurisdição seja da Capitania do Porto de Leixões - e, por inerência, com a competente ação e investigação criminal a recair sobre a Polícia Marítima de Leixões -, será competente para julgar os Piratas/Assaltantes o Tribunal Judicial de Matosinhos, nos termos da competência dos tribunais em matéria criminal.

O AMACN e a Pirataria Marítima, nos termos expostos poderá, além de um Acontecimento de Mar, originar despesas para o Navio e para a Carga, por mim qualificáveis como Avarias. Confesso que nunca li nada que qualificasse os atos de Pirataria ou os AMACN como avarias, mas, em boa verdade e segundo o raciocínio lógico, parece ser de enquadrar, pelo que parece ser defensável esta tese. São reputadas como avarias todas as despesas extraordinárias feitas com o navio ou com a sua carga conjunta ou separadamente, e todos os danos que acontecem com o navio e carga desde que comecem os riscos do mar até que acabam. As avarias podem ser grossas ou comuns e simples ou particulares. As primeiras correspondem a 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. As despesas com eventuais regastes da tripulação e do navio, sendo extraordinárias, encaixam no conceito de avaria grossa ou comum. Segundo Cunha Gonçalves, “as avarias dizem-se grossas não porque resultam de um sinistro maior ou são de grande importância, mas sim porque devem ser pagas pelo grosso ou universalidade do navio e da carga.”. Estas avarias - provocadas pelo AMACN - serão reparadas entre a carga e o valor do navio e do frete. Digamos, portanto, que o AMACN é perpetrado contra o navio e sua tripulação, atingindo não só o navio e a sua tripulação, mas também as cargas. Será, porventura, o elevado valor das cargas que “aguçará” o apetite dos Assaltantes/Piratas, pelo que, existindo o risco do lado do dono da carga, terá este que ser chamado à colação e, assim, como o objeto do navio é o transporte de mercadorias por conta e no interesse do dono da mercadoria, então este será chamado a participar nas despesas que houverem sido ocasionadas pelo AMACN. Cabe verificar de que forma o Agente de Navegação deverá agir, se o navio assaltado/pirata do for um navio estrangeiro representado por

O Direito Penal Português desconhece o crime de Pirataria!

Agente de Navegação no porto onde se verifica o assalto. Como representante do Proprietário ou do Armador do Navio, deverá participar criminalmente contra os assaltantes, devendo manifestar interesse em constituir-se Assistente e deduzir acusação particular. Mas para tanto, o Agente de Navegação carece de Mandato de Representação para efeitos judiciais. Ora, não bastará o simples Contrato de Agência, mas deverá ser complementado com um instrumento de representação voluntária para efeito de representação, em juízo, em nome do Proprietário ou Armador do Navio. Naturalmente que esta procuração poderá ser conferida pelo próprio Comandante do Navio, pois este tem poderes legais de representação do Proprietário ou do Armador, resultante do seu especial estatuto.

As tradicionais apólices de seguro feitas aos

navios e às suas cargas geralmente excluem os atos de pirataria e os AMACN das suas coberturas, deixando Proprietário e/ou Armador e donos das mercadorias à deriva. Nestas situações, é possível que o Agente de Navegação seja preterido pelo P&I Club que - e bem - tem função de “Defense”, ou seja, representação jurídica do Proprietário ou Armador do Navio em caso de incidentes de cariz judicial, para além das tradicionais funções de “protection” e “indemnity”. Em primeiro, porque o P&I terá capacidade financeira para pagar os resgates ou contratar equipas de resgate. Em segundo lugar, terá a capacidade financeira para perseguir judicialmente os delinquentes. Por último, tem acesso aos meios e aos (melhores) recursos para esses fins. O P&I Club terá uma função de charneira na resolução de todas estas questões, tendo, afinal, sempre direito de regresso contra as pessoas que, por um lado tenham responsabilidades criminais (não parece crível que o comum “ladrão” tenha dinheiro ou sequer capacidade financeira para pagar o que quer que seja em sede de regresso) e os sujeitos interessados no transporte, como se viu acima, em sede de repartição da avaria.

LISTA DE ASSOCIADOS HABILITADOS A VOTAR NA ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA DA AGEPOR

Data: 21 de Novembro de 2017 Assunto: Eleição dos Corpos Gerentes da Associação para o triénio 2018/2020

EMPRESAS	Licenças por Delegação									
	Viana	Leixões	Aveiro	F. Por.	Lisboa	Sesimbra	Sines	Algarve	Fitas	
A. D. Oliveira, Lda		1								
Açocargas-Agência de Navegação e Cargas,Lda.										1
Agência Ferraz - J.M.Ferraz Simões, Lda.										1
Agência de Navegação e Comércio Coodinica,Lda.										1
Agência Marítima Eurofor,Lda.				1						
Agência Marítima Euronav (Porto),Lda.		1								
Albano de Oliveira Saccor,Lda.										1
Alpi Portugal-Navegação e Trânsitos,Lda.		1								
Arenthorn-Ag.de Navegação Sociedade Unipessoal, Lda					1					
Arkas Portugal - Agentes Marítimos e Transportes, S.A.						1				
Atlantic Lusofrete-Alfretamentos,Transp. e Navegação,S.A.		1	1		1	1	1			
Atrans-Agência de Transp. Marítimos e Transitários,Lda.										1
Avefco-Agência de Navegação,Lda.			1							
Bensafde-Agentes de Navegação,Lda.					1					1
Blatas, Lda.										1
Bolhada Lines Portugal,Lda.					1					
Barmster & Stave Navegação,S.A.	1	1	1		1	1	1			
C.M.J. Raell & Filhos,Lda.										1
CMA-CGM Portugal-Agentes de Navegação, S.A.		1			1		1			
Contemar-Companhia Marítima de Contentores,Lda.		1			1					
Delphis-Portugal,Lda		1								
DTN - Despachos, Trânsitos e Navegação,Lda.			1							
Euroatla-Navegação e Trânsitos,Lda.					1					
Euroline-Navegação e Alfretamentos,Lda.				1						
NOGARPORT Lda	1									
Fortrafejo-Agência Marítima da Figueira,Lda.				1						
Gariand Navegação,Lda.		1			1			1		
Green Ibérica-Ag.Mar.Comércio e Transportes,Lda.		1			1					
Grimaldi Portugal,Lda.		1			1	1				
Hapagloyd Portugal, Lda.		1			1					
I.C.C.-Ag. de Navegação e de Transp. Terrestres,S.A		1	1		1	1				
Ibero Linhas (Porto)-Transportes,Lda.		1								
Ibero Linhas Transportes,Lda.					1	1				
Ibermar-Sagemar, Sociedad Unipersonal(Portugal), S.A		1			1					
James Rawes -Navegação,Lda.		1			1					
JFM Shipping, Lda.										1
Joséin-Serviços, Navegação e Trânsitos,Lda.					1					
L. Branco-Navegação e Trânsitos, Lda.					1	1	1			
MacAndrews-Navegação e Trânsitos,Lda.		1			1	1				
Maerik Portugal-Ag. de Transp. Internacionais,Lda.		1			1					
Mar-e-Sado-Transportes e Serviços,Lda.						1				
Marmedia Agência Marítima, Lda.	1	1	1		1	1	1			
Marmod-Transportes Marítimos Intermodais,Lda.					1					
Martrans-Navegação, Comércio e Transportes,Lda.		1			1					
Mediterranean Shipping Company (Portugal)-Ag.Nav.S.A.		1					1			
N.S.L.-Comb. e Ag. Naveg.-Soc.Unipessoal,Lda.										1
Naiade-Consultores Marítimos,Lda.					1	1				
NAP Navegação-Ag.Internacional Portuguesa, S.A.		1			1					
Naves-Empresa Portuguesa de Navegação,S.A	1	1	1		1	1	1	1		
NTC - Navegação, Transportes e Comércio, Lda *		1			1					
OOCL (PORTUGAL) Lda		1								
Orey Comércio e Navegação,S.A.		1	1	1	1	1	1			
P. & H.-Logistic Services Portugal						1				
Pinto Basto IV- Serviços Marítimos, Lda.	1	1	1		1	1	1	1		
Pinto Basto Navegação,S.A		1			1					
Portmar-Agência de Navegação,Lda.		1	1		1	1	1			1
Romeu Portugal-Ag. Marítimos e Transportes,Lda.		1			1					
Sana-Sociedade de Agendamento de Navios,Lda.			1							
Sealme-Navegação e Alfretamentos, Lda.	1	1	1							
Stank - Navegação e Logística, Lda								1		
Sofrena-Soc. de Alfretamentos e Navegação, S.A.		1								
Supermaritime Portugal,Lda.					1					
Tarros Portugal - Agentes de Navegação, S.A							1			
Thomé de Castro, Sucri,Lda.										1
TMW Shipping, S.A		1	1		1					
Treata-Agentes de Navegação,Lda.		1	1							
Transoalar (Açores)-Transp.Mar.Insulares S.A.										1
Transoalar (Madeira) - Transp.Mar.Insulares, Lda.										1
Transatlantico-Transportes Internacionais,Lda.		1	1							
Universal Marítima, Agência Marítima, Lda.		1			1					
Via Oceano - Agência de Navegação, Lda.		1			1					1
Vitoriatralgo-Agência de Navegação e Trânsitos,Lda.										1
Wec Lines-Ibero Portugal, Lda.		1			1	1	1			
Wilhelmsen Ships Service Portugal, S.A.	1	1	1		1	1	1	1		
Zanave-Agentes Marítimos,Lda.		1								