



AGEPOR

54

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

Investigue-se!

Há exatamente um ano terminava o Editorial do final do ano com este parágrafo:

É, pois, importante e urgente a materialização efetiva do Plano de investimentos que o Governo prevê para os portos. É fulcral para Portugal que em 2018 o País crie, e esta é uma tarefa de todos nós, as condições para conseguir os investidores e o investimento que farão a diferença.

O ano acaba por não ficar marcado pelo desenvolvimento dos projetos de investimentos nos portos mesmo que alguns deles estejam a fazer o seu caminho – expansão do Terminal XXI e novo Terminal Vasco da Gama, ambos em Sines; dragagens do porto de Setúbal; Terminal do wBarreiro; melhoria da acessibilidade marítima na Figueira da Foz; acessibilidades terrestres ao porto de Viana do Castelo; etc. Preocupa-nos especialmente a situação de falta de capacidade nos contentores em Leixões cuja relevância veio de novo a ser evidenciada com o retorno às greves em Lisboa e, desta vez de forma agravada, em Setúbal.

E é este retorno às greves que infelizmente marca o ano 2018, promete ainda poder marcar o ano de 2019, e que como todos sabemos, longe de atraírem os investimentos, afastam-nos.

A atuação do Sindicato dos estivadores de Lisboa e Setúbal (SEAL) representa um enorme prejuízo para a economia nacional e um contributo decisivo para por em risco o emprego em dezenas de pequenas e médias empresas que deixam de poder utilizar normalmente estes portos para as suas exportações.

Como a AGEPOR já mencionou repetidas vezes, este sindicato fez 120 pré-avisos de greve nos últimos 10 anos, já para não falar dos inúmeros plenários convocados. Tudo representando uma perda de mais de 1000 dias de trabalho. O SEAL vive da greve, pela greve e para a greve. É um sindicato agarrado à política do passado para o declínio do futuro. Sem respeito pelo país, pela economia, pelas empresas, e pelos demais trabalhadores.

O corolário da atuação do SEAL nos portos onde tem representatividade é o declínio desses portos. Basta ver o que tem acontecido em Lisboa, principal bastião do SEAL, com o número de navios a reduzir de 3354 no ano 2003 para 2107 no ano 2017. Setúbal pode seguir-lhe as pegadas. Outro exemplo é o porto de Aveiro, que tinha um movimento limitado às 2,5 milhões de tons por ano. Com o fim da influência do SEAL naquele porto, em 2013, o movimento começou a disparar e deve atingir em 2018 um novo record, de mais de 5 milhões de tons, praticamente o dobro do que movimentava nos anos em que esteve sob a influência do SEAL.

E nem se pode dizer que os estivadores sejam uma classe desfavorecida, pois é bem conhecido que

disfrutam de condições salariais muito acima da média nacional e muito acima do que auferem outros trabalhadores com trabalho idêntico noutros setores de atividade.

É verdade, e inaceitável, que no porto de Setúbal existia uma desproporção entre pessoal efetivo e eventual que a variabilidade diária do negócio não justificava. Há muito que a questão devia ter sido resolvida e não foi. Nem pelas empresas, nem pelo sindicato SEAL que não chegou hoje a Setúbal... A culpa não é solteira... Preocupa-nos, e somos em crer que se exige que sejam investigadas sem trégua todo um conjunto de alegações relativas à motivação e atuação do sindicato SEAL: o prolongamento das greves, com enormes prejuízos para o país, a economia, as empresas e o emprego, porque está numa luta contra outros sindicatos em portos onde o SEAL não tem qualquer representatividade; a exigência de que fossem 'rasgados' contratos de trabalho livremente assinados por trabalhadores de Setúbal; o exercício de coação ativa sobre os trabalhadores e suas famílias para que não possam agir em liberdade mas apenas possam cumprir com o que interessa ao SEAL; a prática comum na A-ETPL (Empresa de trabalho portuário de Lisboa) do recurso a baixas médicas pelos trabalhadores para manterem o nível de rendimento em momentos de greve; etc..

Nem sempre tudo o que se diz é verdade. Mas onde há fumo há fogo. E vidros de carros partidos, invasões de plenários de outros sindicatos, processos-crime movidos contra o SEAL, manifestações com palavras de ordem obscenas, etc., existem.

É este o país de direitos, liberdades e garantias que queremos? É de sindicatos como este que o país precisa? É tentador deixarmos-nos levar pela manifesta injustiça do abuso do trabalho precário, mas é obrigatório olhar para além da cortina de fumo e acabar de uma vez por todas com práticas de um sindicato SEAL que a serem verificadas são um cancro no país, na economia, para as empresas e para milhares de outros trabalhadores.

A AGEPOR não pode deixar de apelar àqueles que têm as mais altas responsabilidades no país para que olhem pelo bem comum e possam pugnar para que sejam investigadas práticas que certamente não sancionam. Ficamos satisfeitos com recentes notícias de que já há investigações em curso pela Polícia Judiciária, mas queremos ter a certeza de que são levadas até ao fim e até às últimas consequências se se vier a provar que há fundamento em muito ou em parte daquilo que se diz.

Por último, a onda de greves que assola e paralisa o País neste final do ano merece uma profunda reflexão da sociedade civil, afinal a mais prejudicada, mas também, e porque são eles que têm a decisão na mão,



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

dos políticos sobre a justeza da atual lei da greve. Parece evidente a gritante desproporcionalidade do poder que aqueles que, por trabalharem em setores específicos têm, quando recorrem à greve para paralisar o País. Prejudicam intencionalmente o dia-a-dia de todos nós por forma a obterem vantagens e condições que, de outra forma, não teriam.

Um Santo Natal e um Feliz Ano de 2019!

Índice

- 3** Editorial
Investigue-se!
/ Rui d' Orey
- 4** Entrevista
António Belmar da Costa
| Ex-Presidente da ECASBA
FONASBA está muito grata à
AGEPOR
- 6** AGEPOR coopera com ISCAL
- 7** Direção Nacional reuniu na
Figueira da Foz
Despedida do Diretor-Geral
da EMSA
- 8** Opinião
O Código ISPS e os Agentes
de Navegação
/ Pedro Carvalho Esteves
- 10** Boas Festas

FONASBA está muito grata à AGEPOR

Ao cabo de dez anos, António Belmar da Costa abandonou, por opção própria, a liderança da ECASBA. Em entrevista, o diretor executivo da AGEPOR faz um balanço da experiência europeia, aponta alguns dos desafios para o seu sucessor e destaca o papel da Associação na vida da FONASBA/ECASBA. António Belmar da Costa mantém-se como Vice-Presidente para a Europa da FONASBA.

P - Era já expectável a sua saída de Presidente da ECASBA este ano?

BELMAR DA COSTA - Não só era expectável como esta era uma decisão conhecida há pelo menos dois anos. Com efeito, há já cerca de quatro anos tinha defendido no Conselho Executivo da FONASBA a necessidade de se pensar noutra pessoa para me substituir. Já levava, na altura, seis anos à frente dos destinos da ECASBA e entendia como positivo, neste tipo de Organizações, uma renovação de pessoas nestes cargos. Foi-me pedido que fizesse mais um mandato para dar tempo a que alguém se preparasse, e quando esse período de dois anos acabou, para grande surpresa minha, o Presidente da FONASBA pediu ao Presidente da AGEPOR que me autorizasse a fazer mais um outro mandato, uma vez que considerava de importância estratégica que eu me mantivesse mais um mandato no lugar.

Confesso que fiquei lisonjeado pela confiança depositada no meu trabalho, mas ficou então definido que, acontecesse o que acontecesse, eu sairia de Presidente da ECASBA no final de 2018.

P - Como foi a sua experiência enquanto Presidente da ECASBA?

BELMAR DA COSTA - Devo dizer que foi muito mais enriquecedora, do ponto de vista profissional, mas também humano, do que eu jamais imaginava.

Quando o meu antecessor e grande mestre, o finlandês Gunnar Heinonen me convidou, um dia, em Marraquexe, para seu Vice-Presidente nunca me passou pela cabeça que se iniciaria aí um período de uma década, que agora termina, durante o qual eu teria a responsabilidade de representar os Agentes de Navegação Europeus em Bruxelas.

Aliás, no momento em que fui convidado só me preocupei em dizer que não sabia se podia aceitar porque não tinha a necessária experiência para o cargo. Com a sua larga experiência, Gunnar Heinonen garantiu-me que não tinha com que me preocupar pois ele continuaria como Presidente e eu só teria que o seguir. O que ele não me contou, até porque foi totalmente inesperado, é que no ano seguinte não estaria na reunião anual em Buenos Aires e eu, avisado à última da hora, teria de assumir a Presidência da reunião perante uma assembleia de cerca de sessenta pessoas. Foi, assim, verdadeiramente, um batismo de fogo, mas foi também a certeza de que os que estavam na assistência estavam também lá para me apoiar e ajudar no que fosse preciso. A partir daí, e salvo alguns problemas internos surgidos nos últimos anos por causa do Brexit, tudo se tornou bem mais fácil e o trabalho





Fica também o enorme desafio, não só para o Presidente da ECASBA mas também para mim, enquanto Vice-Presidente para a Europa da FONASBA, de reparar os estragos que o Brexit já fez e ainda fará.

que fui desenvolvendo em Bruxelas conheceu frutos positivos.

P - Quais os momentos para si mais marcantes da sua Presidência?

BELMAR DA COSTA - Gostaria de referir, pela importância que teve no reconhecimento pleno da ECASBA em Bruxelas, a decisão que ao fim de dois anos de Presidência tomámos de não ter mais ninguém para além de nós próprios a representar-nos em Bruxelas.

Com efeito, até aí a ECASBA recorria aos serviços do Secretário Geral da FEPORT, com quem tinha uma avença, para nos representar em todas as reuniões e fóruns europeus. A solução servira bem durante uns anos, mas era minha convicção que não só nos roubava o protagonismo direto que deveríamos ter, como a nossa identidade acabava sempre confundida com a da FEPORT, com claro prejuízo para nós.

Desta forma, e mesmo sabendo o sacrifício pessoal e financeiro que seria passar a ir regularmente a Bruxelas e participar nas reuniões mais importantes, tivemos a coragem de dar esse passo e em boa hora o fizemos.

Olhando para trás e tendo a clara perceção do pouco que éramos conhecidos à época em Bruxelas, vejo hoje, com algum orgulho, e vá lá também vaidade, que fomos capazes de fazer caminho ajudando a construir um Setor mais forte e mais coeso. Para se ter uma ideia da força e da aceitação que fomos ganhando, posso exemplificar com o convite para fazer parte de um muito restrito grupo de personalidades ligadas às Associações mais influentes do Setor, que a cada dois meses se reunia e almoçava num clube em Bruxelas. Esse grupo, de seis pessoas, que denominámos “Café Maritime”, convidava para os almoços, de carácter informal, os principais decisores políticos comunitários abrindo espaço a conversas de grande utilidade para todos.

Não quero também deixar de mencionar os inúmeros funcionários que fui conhecendo nas diversas Direções Gerais e que, escutando a nossa voz, as nossas preocupações e a nossa convicção, nos foram ajudando, aqui e ali, na medida do possível, a melhor defender os interesses dos Agentes de Navegação. Devo referir que alguns ficaram bons amigos.

Realço também a decisão que tomámos de levar a cada dois anos o Seminário da ECASBA para um dos países nossos Associados. Se até ali nos cingíramos apenas à sua realização em Bruxelas, a decisão de o passar a fazer num outro País aproximou-nos muito mais das realidades que se vivem em cada “canto” da Europa. No mesmo sentido participámos com alguma relevância no dia Europeu do Mar organizado pela DGMARE e lembro-me que em Gijón atrevemo-nos mesmo a organizar um workshop.

P - Que desafios ficam para o novo Presidente da ECASBA?

BELMAR DA COSTA - O grande e maior desafio que fica é o de conseguir aumentar a representatividade da ECASBA em Bruxelas com presença física constante.

Com efeito, se o meu maior desafio foi conseguir que a ECASBA fosse suficientemente reconhecida em todas as instâncias comunitárias, estando representada sempre e quando possível no maior número de reuniões, o desafio agora é garantir que, tal como as outras Associações europeias, a ECASBA esteja sempre representada.

Isto implica, essencialmente, ter um escritório e um funcionário em Bruxelas, o que financeiramente, face às nossas receitas atuais, se afigura como algo quase impossível. No entanto, se entendermos essa necessidade como premente e a formos capazes de priorizar talvez consigamos encontrar fórmulas que nos ajudem a alcançar esse objetivo. O que, em meu entender, não podemos fazer é andar para trás e perder a identidade e o reconhecimento que fomos ganhando.

Fica também o enorme desafio, não só para o Presidente da ECASBA mas também para mim, enquanto Vice-Presidente para a Europa da FONASBA, de reparar os estragos que o Brexit já fez e ainda fará. São muitos estilhaços e raivas mais ou menos contidas de alguns Países Europeus que terão, com muita paciência, de ser trabalhadas e ultrapassadas. Aflige-me muito a falta de solidariedade que vou sentindo e se vai expressando em certos setores da socieda-

Estar na linha da frente de uma Associação Mundial e de uma Associação Europeia (...) Ajuda-nos a estar mais atentos, a antecipar o futuro...

de, com maior ou menor incidência nalguns Países Europeus. É muito importante realçar constantemente que a Europa tem muito mais a ganhar unida que fomentar desuniões. Para isso vai ser importante o trabalho e as ações a desenvolver pelo meu sucessor Marco Tak, a quem desejo as maiores felicidades em Bruxelas, e também por mim nos diversos Países nossos associados da Europa.

P - O que é que a AGEPOR ganhou com o facto de ter sido Presidente da ECASBA?

BELMAR DA COSTA - Essa pergunta cria-me alguma dificuldade na resposta. No entanto, ainda bem que a fez porque me dá a oportunidade de agradecer à AGEPOR, às suas sucessivas Direções e a todos os Agentes de Navegação, nossos associados, o terem permitido que eu desempenhasse o cargo e assim ter enriquecido a minha vida profissional e pessoal.

Lembro que a AGEPOR fez e continua a fazer um grande esforço financeiro, não só para se manter na FONASBA, como também para estar na linha da frente dos que a dirigem e a constroem todos os dias. Estou certo que a FONASBA está muito grata à AGEPOR por esse esforço e sei que essa gratidão já foi transmitida em diversos momentos por vários dos Presidentes da FONASBA aos diferentes Presidentes da AGEPOR.

Estar na linha da frente de uma Associação Mundial e de uma Associação Europeia cumpre, de certa forma, a missão associativa a que nos devotámos. Ajuda-nos a estar mais atentos, a antecipar o futuro e a perceber o quão importante é trabalharmos unidos. Claro que ajuda também a criar contactos e laços que, muitas vezes, e até em momentos e situações inesperadas, nos vêm a ser úteis.

Aliás, este é um dos pontos que muitas vezes sublinho aos Associados da AGEPOR. O cargo que desempenhei na Europa possibilitou-me um vasto network que só terá uma verdadeira validade se puder ser usado pelos Associados. Nesse sentido estou e estarei sempre à disposição dos Associados para lhes devolver, em forma de contactos, o muito que fizeram por mim permitindo-me desempenhar o cargo de Presidente da ECASBA

AGEPOR coopera com ISCAL

A AGEPOR mantém atual a sua aposta na formação, desta vez extravasando as paredes da Associação e estendendo o seu conhecimento aos alunos do curso de Licenciatura em Comércio e Negócios Internacionais do ISCAL. Para esse efeito, foi assinado entre a AGEPOR e o ISCAL, no dia 5 de novembro, um protocolo que visa despistar oportunidades de colaboração ao nível da reflexão estratégica do curso, participação de profissionais em seminários e outras atividades do curso, bem como divulgação de ofertas de emprego e estágios.

Este protocolo é de elevada importância pela relevância das atividades marítimas, do transporte marítimo e dos portos para a economia nacional. (Na foto: Dr. António Belmar da Costa (Diretor Executivo da AGEPOR), Professor Orlando Gomes (Presidente do ISCAL), Professor Fernando Miguel Seabra (Diretor de Curso de Comércio e Negócios Internacionais)



Direção Nacional reuniu na Figueira da Foz

A Direção Nacional da AGEPOR reuniu no passado dia 6 de dezembro na Figueira da Foz para discutir os assuntos atuais e de elevada importância para os Agentes de Navegação.

O encontro decorreu numa sala gentilmente cedida pela APFF - Administração do Porto da Figueira da Foz. Seguiu-se um almoço que, para além da Direção, contou com as presenças do Diretor Local da AGEPOR na Figueira da Foz, Dr. Raúl Capão, do Vogal do Conselho Fiscal, Sr. Eduardo Monteiro, do Presidente de Conselho da Administração da APFF, Dr. Olinto Ravara, e do Cde. Joaquim Sotto Maior, também da APFF.



Despedida do Diretor-Geral da EMSA

O Presidente e o Diretor Executivo da AGEPOR foram convidados para o restrito almoço de despedida do Diretor-Geral da EMSA, Markku Mylly, oferecido pela Sr.ª Embaixadora da Finlândia na sua residência oficial.

A AGEPOR teve sempre em Markku Mylly um amigo e na EMSA um parceiro. Agora que ele regressa à Finlândia é tempo de lhe agradecer todo o apoio que na sua qualidade de Diretor-Geral sempre nos deu.



Potencial disponível
ao serviço da região.





OPINIÃO

Pedro Carvalho Esteves

Advogado (Maritimista) na PMCE Advogados

pedro.carvalho.esteves@pmce.pt

O Código ISPS e os Agentes de Navegação

Na última semana de novembro de 2018 frequentei na APDL, com mais 12 formandos, o curso de ISPS – Port Facility Security Officer. Frequentei esta formação por diversos motivos: a) a minha especialização em Direito Marítimo e Portuário [cujas especializações pretendo, de facto, obter junto da Ordem dos Advogados]; b) a investigação prática de matérias teóricas para a minha tese de doutoramento; c) a minha necessidade competitiva de obter o maior número de formações possíveis na área de Marítimo e Portuário, no sentido de prestar um melhor, mais rápido e mais eficiente serviço aos meus clientes [ou potenciais clientes]; d) conhecer os procedimentos praticados no setor; e por último, e) “pisar o olho” à carreira de Oficial de Proteção de Porto ou de Instalações Portuárias [...sendo que esta última é só mesmo uma piscadela...].

Nesta formação, de três intensos dias, conheci o magnífico especialista em temas de segurança, Dr. Paulo Macedo, cujos conhecimentos transmitidos, quer na área da segurança portuária, quer noutras áreas da segurança [nomeadamente terrorismo] me deixaram fascinado. Mas também os apaixonados debates mantidos entre mim, o Cmdt. Rui Cunha, o Cmdt. José Alves, o Eng. Barros, o Eng. Lino, e todos os demais colegas, quer da APDL, quer dos Portos e Caminhos de Ferro de Moçambique, quer o colega do terminal de petroleiros da SONANGOL. Em suma, cada minuto valeu a pena, e tenho pena de não ter tido mais horas, para poder absorver muitos mais minutos. Ficaram amigos para vida e os conhecimentos adquiridos para todo o sempre... (Naturalmente, recomendo o curso!). Próximo? IMDG, na AGEPOR! (Espero que a Miriam me avise a tempo...)

Tomei, nesta formação, contacto com a realidade da segurança portuária. E quão complexa é a segurança portuária. Sobre ISPS, irei escrever aqui umas linhas, esperando que todos fiquem sensibilizados para estas questões. E uma das questões que mais me deixou curioso prendia-se com o abastecimento e aprovisionamento de navios, e a assistência de navios em porto – como se articulam com o ISPS?

É sabido que o navio em porto é assistido pelo seu Agente de Navegação. É este que organiza, orienta e superintende a operação do navio em porto, garantindo que todos os formalismos e tramites legais são, efetivamente, cumpridos. Cabe-lhe, também, garantir que o Navio e a Tripulação cumprem o Código ISPS, assim como garantir que os fornecedores do navio cumprem o Código ISPS. Sabemos, pois, que se a atividade de Agente de Navegação e de Gestor de Navios obriga a condições mínimas de exercício, estando sujeitos a acreditação junto da Tutela e da Autoridade Portuária, a verdade é que mais nenhum sujeito da cadeia de abastecimento, aprovisionamento e reparação está sujeito ao controlo e fiscalização da Autoridade Portuária, porquanto, não seja o sentido de dever-ser do Agente de Navegação, e muito provavelmente toda a estrutura portuária e até mesmo o próprio navio estarão em perigo...

Após o 11 de setembro de 2001, a Assembleia Geral da IMO concordou em desenvolver medidas relativas à proteção de navios e instalações portuárias, pelo que, em dezembro de 2002 a Conferência Diplomática sobre Proteção Marítima - realizada em Londres - adotou alterações à Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 (Convenção SOLAS) – entre as quais a introdução de um novo capítulo denominado «Medidas especiais para

reforçar a proteção do transporte marítimo» -, e do Código Internacional para a Proteção dos Navios e das Instalações Portuárias (Código ISPS), que entrou em vigor em 1 de julho de 2004. Prossequindo um objetivo idêntico, também a União Europeia adotou diversas medidas relativas à proteção do transporte marítimo, consagradas no Regulamento n.º 725/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março.

Pegando no princípio, pugnado por Paulo Macedo, que “os portos são inerentemente vulneráveis a ataques terroristas por causa do seu tamanho, normalmente acesso livre, por água ou por terra, localizados em áreas metropolitanas e geralmente contendo grandes quantidades de materiais (perigosos e não perigosos) que são transportados através do porto”, rapidamente verificamos que os portos são infraestruturas vulneráveis, e na minha ótica [não partilhada pela maioria dos especialistas em segurança] infraestruturas críticas e estratégicas.

O Decreto-Lei n.º 138/2014 estabelece o regime de salvaguarda de ativos estratégicos essenciais para garantir a segurança da defesa e segurança nacional e do aprovisionamento do País em serviços fundamentais para o interesse nacional, nas áreas da energia, dos transportes e comunicações. Para os efeitos deste decreto-lei, entende-se por «Ativos estratégicos», as principais infraestruturas e ativos afetos à defesa e segurança nacional ou à prestação de serviços essenciais nas áreas da energia, transportes e comunicações, onde, naturalmente se incluem os portos. Com efeito, qualquer dificuldade, mesmo momentânea, que tenha por efeito ameaçar a defesa e segurança nacional ou a segurança do aprovisionamento do País em

serviços fundamentais para o interesse nacional é suscetível de causar graves perturbações, não só na defesa e segurança e na atividade económica nacional mas na vida da população em geral, pelo que a sua proteção constitui um interesse fundamental de segurança pública que o Estado deve a todo o tempo preservar. Sem prejuízo dos poderes de que o Estado já disponha ao abrigo do direito aplicável ao setor em causa, o interesse público impõe que o Estado possa dispor de um instrumento adicional para reagir rápida e eficazmente a qualquer operação que afete a disponibilidade das principais infraestruturas ou ativos estratégicos afetos à defesa e segurança nacional ou à prestação de serviços essenciais nas áreas da energia, transportes e comunicações. Segundo o Decreto-Lei n.º 62/2011 - que Estabelece os procedimentos de identificação e de proteção das infraestruturas essenciais para a saúde, a segurança e o bem-estar económico e social da sociedade nos setores da energia e transportes e transpõe a Diretiva n.º 2008/114/CE, do Conselho, de 8 de dezembro – «Infraestrutura crítica» é a “componente, sistema ou parte deste situado em território nacional que é essencial para a manutenção de funções vitais para a sociedade, a saúde, a segurança e o bem-estar económico ou social, e cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo, dada a impossibilidade de continuar a assegurar essas funções.”, e «Infraestrutura crítica europeia» ou «ICE» é a infraestrutura crítica situada em território nacional cuja perturbação ou destruição teria um impacto significativo em, pelo menos, mais um Estado membro da União Europeia, sendo o impacto avaliado em função de critérios transversais, incluindo os efeitos resultantes de dependências intersectoriais em relação a outros tipos de infraestruturas. Deste segundo conceito, resulta ainda que “Os procedimentos de identificação e de designação de ICE previstos no presente decreto-lei aplicam-se ao setor da energia, designadamente Transportes marítimos, incluindo de curta distância, e portos.” Segundo a Autoridade Nacional de Proteção

Civil, “As infraestruturas críticas têm vindo a ganhar uma importância crescente nas sociedades atuais, pois desempenham funções fundamentais para a economia e segurança dos países, em particular dos mais desenvolvidos. A sua inoperacionalidade prolongada causa prejuízos tremendos à economia devido à paralisação das atividades estratégicas, podendo pôr em causa a capacidade de resposta dos Estados. Assim, importa salvaguardar a capacidade destas infraestruturas para permanecerem em funcionamento, durante e após a ocorrência de uma catástrofe ou outro qualquer evento perturbador. Isto, não apenas para garantir a disponibilidade de bens e serviços vitais, mas também porque estas infraestruturas, operando num ambiente de grande interdependência, levam a que disfunções muito localizadas tendam a exponenciar as suas consequências, por via da propagação de efeitos, em sistemas fortemente conexos e, por isso, interdependentes.

“Há, portanto, razões de grande peso para os Estados congregarem esforços para protegerem as suas infraestruturas críticas. É neste contexto que a proteção de infraestruturas críticas assume papel preponderante ao ter como objetivo contribuir para elevar a níveis desejados, mas economicamente sustentáveis, a sua resiliência. Procuram-se, assim, definir prioridades para a redução das vulnerabilidades e, simultaneamente, identificar e divulgar medidas eficientes e boas práticas que diminuam o risco a que tais infraestruturas possam estar expostas.”

O Código ISPS é composto por três partes: Preâmbulo; Parte A – disposições obrigatórias; e Parte B – disposições orientadoras para aplicação das constantes na Parte A.

Na Parte A ficam dispostas e previstas todas as regras do ISPS quanto a responsabilidades, funções, implementações e avaliações ISPS. Das funções previstas ressaltam o Oficial de Proteção do Navio e de Oficial de Proteção da Infraestrutura portuária. O primeiro é responsável pela aplicação e manutenção do plano de proteção do navio e age como oficial de ligação

com o Oficial de proteção da infraestrutura portuária. Já este último é responsável pela elaboração, aplicação, revisão e manutenção do plano de proteção da infraestrutura portuária, e age como oficial de ligação com o Oficial de Proteção do Navio.

Ora, se a finalidade do Código ISPS é prevenir e evitar que pessoas não autorizadas e cargas não declaradas entrem a bordo, podendo resultar em ato terrorista, qual o papel do Agente de Navegação no meio disto tudo?

O Agente de Navegação tem o dever de prevenir que os seus subcontratados – Shipchangers – por alguma forma se façam introduzir de forma lícita, mas com intenções dolosas e ilícitas, fazendo introduzir artefactos perigosos e armas não autorizadas que façam aumentar o risco do navio, as suas vulnerabilidades próprias, e sistemicamente alastrando ao porto e aos outros navios. O Agente de Navegação tem o especial dever de, em conjunto com a Autoridade Portuária, prevenir a possibilidade de acontecerem eventos desastrosos.

Bem claro tem que ficar também que o Código ISPS não fala nos Agentes de Navegação nem nos Shipchangers mas, se o fundo do ISPS é prevenir a entrada não autorizada de coisas ilícitas e não declaradas que possam pôr em perigo a embarcação e o porto, então, de forma reflexa, também estes agentes estão sujeitos ao ISPS. Sem prejuízo, e cabe alertar, que acontecendo algum evento terrorista, levado de fora do porto para dentro do navio, a investigação policial poderá imputar responsabilidades criminais a todos os sujeitos que tendo contacto direto com os autores do delito não o evitam, podendo, no limite, serem considerados cúmplices e punidos pelos crimes de que vierem os autores a serem condenados.

Portanto, nesta época Natalícia, deixo de conselho a prudência em tudo o que toque o aprovisionamento e as reparações dos navios, no sentido de evitar incidentes que devem ser de evitar com cautela e sapiência.

Deixo aos Ilustres Leitores votos de Festas Felizes e um Ano de 2019 repleto de Sucessos, com um Abraço Amigo a todos e a cada um de vós.



• MERRY •
CHRISTMAS
& HAPPY NEW YEAR

A. D. Oliveira, Lda.	Leixões
Açorcargas-Agência de Navegação e Cargas,Lda.	Açores
Agência de Navegação e Comércio Oceânica,Lda.	Açores
Agência Ferraz - J.M.Ferraz Simões, Lda.	Madeira
Agência Marítima Eurofoz,Lda.	Figueira da Foz
Agência Marítima Euronave (Porto),Lda.	Leixões
Albano de Oliveira Sucessor,Lda.	Açores
Alpi Portugal-Navegação e Trânsitos,Lda.	Leixões
Arenthern-Ag.de Navegação Sociedade Unipessoal, Lda.	Lisboa
Arkas Portugal - Agentes Marítimos e Transportes, S.A.	Setúbal
Atlantic Lusofrete-Afretamentos,Transp. e Navegação,S.A.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines
Atrans-Agência de Transp. Marítimos e Transitários,Lda.	Açores
Aveifoz-Agência de Navegação,Lda.	Aveiro
Bensaúde-Agentes de Navegação,Lda.	Lisboa/Açores
Blatas, Lda.	Madeira
Burmester & Stuve Navegação,S.A.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines
C.M.J. Rieff & Filhos,Lda.	Açores
CMA-CGM Portugal-Agentes de Navegação, S.A.	Leixões/Lisboa/Sines
Contemar-Companhia Marítima de Contentores,Lda.	Leixões/Lisboa
Control Union Portugal, Lda.	Lisboa
Delphis-Portugal,Lda	Leixões
DTN - Despachos, Trânsitos e Navegação,Lda.	Leixões
Euroatla-Navegação e Trânsitos,Lda.	Lisboa
Foztrafego-Agência Marítima da Figueira,Lda.	Figueira da Foz
Garland Navegação,Lda.	Leixões/Lisboa/Algarve
Green Ibérica-Ag.Mar.Comércio e Transportes,Lda.	Leixões/Lisboa
Grimaldi Portugal,Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal
Hapagloyd Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa
I.C.C.-Ag. de Navegação e de Transp. Terrestres,S.A	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal
Ibero Linhas (Porto)-Transportes,Lda.	Leixões
Ibero Linhas Transportes,Lda.	Lisboa/Setúbal
Ibesmar-Sagemar, Sociedad Unipersonal(portugal), S.A	Leixões/Lisboa
James Rawes -Navegação,Lda.	Leixões/Lisboa
JFM Shipping, Lda.	Madeira
Josein-Serviços, Navegação e Trânsitos,Lda.	Lisboa
L.Branco-Navegação e Trânsitos, Lda.	Lisboa/Setúbal/Sines
MacAndrews-Navegação e Trânsitos,Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal

Maersk Portugal-Ag. de Transp. Internacionais,Lda.	Leixões/Lisboa
Marmedsa Agência Marítima, Lda.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines
Martrans-Navegação, Comércio e Transportes,Lda.	Leixões/Lisboa
Mediterranean Shipping Company (Portugal)-Ag.Nav,S.A.	Leixões/Lisboa/Sines
N.S.L.-Comb. e Ag. Naveg.-Soc.Unipessoal,Lda.	Açores
Naiade-Consultores Marítimos,Lda.	Lisboa/Setúbal
NAIP Navegação-Ag.Internacional Portuguesa, S.A.	Leixões/Lisboa
Navex-Empresa Portuguesa de Navegação,S.A	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
NOGARPORT Lda	Viana do Castelo
NTC - Navegação, Transportes e Comércio, Lda *	Lisboa
OOCL (PORTUGAL), Lda	Leixões
Orey Comércio e Navegação,S.A.	Leixões/Aveiro/Figueira da Foz/Lisboa/Setúbal/Sines
Pinto Basto IV- Serviços Marítimos, Lda.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Pinto Basto Navegação,S.A	Leixões/Lisboa
PMAR Navegação, Lda	Leixões/Lisboa/Madeira
Portmar-Agência de Navegação,Lda.	Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Madeira
Romeu Portugal-Ag. Marítimos e Transportes,Lda.	Leixões/Lisboa
Sana-Sociedade de Agenciamento de Navios,Lda.	Aveiro
Sealine-Navegação e Afretamentos, Lda.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro
Sitank - Navegação e Logística, Lda	Sines
Sofrena-Soc. de Afretamentos e Navegação, S.A.	Leixões
Supermaritime Portugal,Lda.	Lisboa
Tarros Portugal - Agentes de Navegação, S.A	Leixões/Setúbal
Thomé de Castro, Sucrs,Lda.	Açores
TMW Shipping, S.A	Leixões/Aveiro/Lisboa
Trana-Agentes de Navegação,Lda.	Leixões/Aveiro
Transinsular (Açores)-Transp.Mar.Insulares.S.A.	Açores
Transinsular (Madeira) - Transp.Mar.Insulares.Lda.	Madeira
TRANSTRAFIKO-Transportes Internacionais,Lda.	Leixões/Aveiro
Universal Marítima, Agência Marítima, Lda.	Leixões/Lisboa
Vitoriatrafego-Agência de Navegação e Trânsitos,Lda.	Açores
Wec Lines-Ibero Portugal, Lda.	Leixões/Lisboa/Setúbal/Sines
Wilhelmshen Ships Service Portugal, S.A.	Viana do Castelo/Leixões/Aveiro/Lisboa/Setúbal/Sines/Algarve
Zanave-Agentes Marítimos,Lda.	Leixões