BORDO LIVERE

REVISTA DO CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



NR. 103 MARÇO/ABRIL DE 2011





Reciclagem de Residuos Industriais, SA

Resíduos de Hidrocarbonetos de Navios (Disposal of ship's waste by lorry tankers)

Águas oleosas (Bilge waters)

Lamas oleosas (Sludge)

Bancas contaminadas (Contamined bunkers)

Óleos usados (Dirty oil)

Águas sanitárias (Sewage)

Lixos domésticos (Garbage)

Limpezas industriais (Industrial cleanness)





A Auto-Vila, SA tem por missão garantir uma gestão dos resíduos industriais que satisfaça e exceda os reculsitos dos clientes e que contribua para o desenvolvimento sustentável, através da melhoria continua dos seus processos e implementação das melhores tácnicas disponíveis.

telef, 21 949 92 80 - Fax 21 949 92 53 - e-mail; maritima@auto-vila.pt.







Revista do CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE



Nº 103

Março/Abril de 2011

EDITORIAL

O COMM TAMBÉM É DOS MAIS IDOSOS

A Sociedade não está preparada para lidar com a velhice. É uma realidade que muito dificilmente se encara de frente, com a naturalidade que ela merece. É fruto do défice de valores em que assenta a nossa sociedade, dizem uns, é a vida... dizem os mais conformados.

Qualquer Marítimo, ao se aperceber da pequenez individual perante a imensidão do seu inerente habitat, o Mar, incorporou no seu ADN a característica que não o conforma e o faz lutar contra o estado bafiento em que assentam muitas das relações da nossa sociedade. Essa característica tem um nome... Solidariedade.

A Solidariedade é o sentimento que orientou os nossos camaradas ao erguerem o COMM e todos os que a ele aderem. Está expresso nos nossos estatutos, desde o art.º 2 onde se refere que o COMM tem também como objecto o convívio entre associados, passando pelo art.º 5, onde se atribui ao COMM o dever de organizar e desenvolver serviços destinados a apoiar os seus associados, até ao art.º 8, no qual os associados têm precisamente o direito de beneficiar do apoio e dos serviços prestados pelo COMM.

Sabemos que a nossa classe está, a cada dia que passa, a ter maior incidência de camaradas idosos, essa incidência é fruto de "outras guerras" resultantes da ineficácia humana, que não são agora para aqui chamadas. Interessa sim, executar aquilo que nos obriga a nossa consciência e permitir praticar o que expressamente está inscrito nos nossos estatutos, pois os serviços que o COMM deve organizar e desenvolver no apoio aos seus associados, obriga-nos a conhecer as necessidades (leia-se, direitos) de todos os associados, para as satisfazer dentro do âmbito e das competências (leia-se, obrigações) do COMM.

É neste sentido que a Direção do COMM considera fundamental o conhecimento das necessidades dos seus associados com especial relevo para os mais idosos. Só assim podemos organizar e desenvolver o apoio que satisfaça as suas necessidades.

Para além de chamar os mais idosos ao nosso convívio, quer participando nos regulares almoços das quintasfeiras na nossa sede, passando pelos encontros Nacionais e Regionais, até às frequentes palestras e conferências organizadas no nosso seio, solicitamos a todos os camaradas que nos deem a conhecer aquilo em que com eles podemos colaborar. E aqui muito se pode fazer, desde a organização de transporte para possibilitar a comparência nos mais variados eventos, a participação do COMM em atividades nas quais os camaradas necessitem de colaboração, até ao simples e enriquecedor convívio para fazer passar o tempo e muitas outras ações que se poderão organizar, conhecidos os seus objectivos.

E como poderemos dar a conhecer aquilo em que o COMM nos poderá ajudar? Não será para este efeito criada qualquer comissão ou grupo de trabalho, pelo simples facto que esta é a obrigação de qualquer membro do COMM, em particular dos seus órgãos sociais. Assim, poderão e deverão, quer formal, quer informalmente, no seguimento de uma conversa ou envio de carta tradicional ou correio electrónico, transmitir a qualquer membro dos corpos sociais do COMM, aquilo em que a nossa associação poderá colaborar para melhorar a condição de vida de cada um. Estas informações são muito importantes para o COMM e terão um tratamento adequado.

Não fiquemos só pela concordância do que estamos a ler, os meios de contacto, telefones, *e-mails*, estão aqui no "Bordo Livre", com certeza que temos na nossa agenda o número de telefone de algum camarada do COMM, façamos já o que temos a fazer!

Não pensem os mais velhos que são um peso para os mais novos, os mais velhos são sim, uma fonte de riqueza e valorização dos mais novos.

Jorge M.B. Almeida



NOTÍCIAS SOLTAS

SUMÁRIO

	Pag
• Editorial	3
• Notícias Soltas	4
• "Angoche" vs "Esso Port	
Dickson"	5
• Cruzeiro do COMM	8-9
• Portugal e o Mar	. 10
• Marinha de Pesca	. 12
• Plano de Ordenamento	
& Porto de Sines	. 13
• Comércio Marítimo	. 13
• Para uma Macroestratégia	
no Sector Marítimo	. 15

Colaboraram neste número: Orlando Mota Duarte; Alberto Fontes; José artigos assinados expressam a opinião do autor, não neces-Rasquinho; Joaquim Ferreira da Silva; Diana Catarino; Sara Soares. a posição da Direcção ria Gráfica, SA

Capa: ESCOLA NÁUTICA, foto da autoria do Eng. José Rasquinho

ial: Despacho DE00142011GSCLS/SNC

Reg. Publ. Nº 11 7898 • Depósito Legal Nº 84 303 • Correio Edito-

. V. S. João da Praça nº 21 — 1100-522 Lisboa ● **Tel./Fax:** 218880781

Propriedade: CLUBE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE.

Director: Daniel C. de Spínola Pitta • **Tipografia:** Peres-SocTip – Indus-

FUNCIONAMENTO DA SEDE DO COMM

O horário de funcionamento é o seguinte, contando com a colaboração do Sr. João Piteira:

- À 2^a, 3^a, 5^a e 6^a feira: das 15:00 às 18:00
- À 4^a feira: das 15:00 às 21:00

Comparece e convive.

ACTUALIZAÇÃO DO SITE DO COMM

www.comm-pt.org

e dispõe de um fórum de discussão.

Põe as tuas questões, dá as tuas opiniões e sugestões.

Faz-te ouvir

OFICIAS DE QUARTO

Todas as terceiras 4^{as} feiras de cada mês estarão de Quarto os Colegas:

— Susana Broco e Luís Esteves

DELEGAÇÃO DO NORTE

Todas as terceiras sextas-feiras de cada mês, realizar-se-à um almoço de convívio dos Colegas do Norte, em Leixões, pelas 12:30, no restaurante Nova Tendinha, em Leça.

Se és do Norte, aparece.

A organização está a cargo dos Ctes. António Ferreira e Hugo Bastos

Tlm: 91 905 08 24 asilva ferreira@hotmail.com **Tlm:** 96 739 510 7 hugo.bastos@douroazul.pt

ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA EXPÕE NO NAVIO "GIL **EANNES**"



Até 28 de Março, a ESCOLA SUPE-RIOR NÁUTICA INFANTE D. HENRI-QUE promove no Navio Hospital "Gil Eannes" sessões de esclarecimento sobre as profissões do Mar, direcionadas para alunos do 9º ano e secundário. Integrada nesta iniciati-

va, também está patente uma mostra fotográfica intitulada "Uma Escola para a Vida" de José Rasquinho, Engenheiro de Máquinas Marítimas.

O evento que conta com o apoio da FUNDAÇÃO GIL EANNES e do CLU-BE DE OFICIAIS DA MARINHA MERCANTE, tem como objectivo colaborar com as escolas na divulgação do Ensino Náutico, como uma saída profissional para os jovens estudantes que se encontram em fase de decisão do

seu futuro.

Ficha Técnica: Publicação Bimestral - Distribuição gratuita aos sócios do

A ESCOLA NÁUTICA ministra cursos de ensino superior de 1º ciclo como, Pilotagem, Engenharia de Máquinas Marítimas, Engenharia de Sistemas Electrónicos Marítimos, Gestão Portuária e Gestão de Transportes e Logística. Em todos estes cursos a Escola garante 100% de empregabilidade.

A nível de 2º ciclo, Mestrado, estão garantidos na área de Pilotagem, Engenharia de Máquinas Marítimas, Sistemas Electrónicos Marítimos e Gestão Portuária. As sessões com as escolas decorrem às segundas e sextas-feiras, durante o mês de Março, para as quais a Escola Náutica disponibiliza docentes, alunos finalistas e Oficias da Marinha Mercante.

O CASO "ANGOCHE" vs "ESSO PORT DICKSON" FACE AO DIREITO INTERNACIONAL MARÍTIMO

A propósito da versão segundo a qual a tripulação e os armadores do petroleiro panamiano "Esso Port Dickson" se consideram proprietários do cargueiro português «Angoche», que teria sido *achado*, sem qualquer tripulante, algures no Índico, a Norte de Moçambique, escrevemos o presente artigo, que foi publicado no Notícias da Beira em 5 de Maio de 1971.



O "Angoche" ao ter sido encontrado em águas internacionais, completamente abandonado pela sua tripulação, por um navio arvorando o pavilhão do Panamá, o qual lhe passou reboque e o procura levar a porto seguro, tornou-se objecto de salvação, tendo pois, o navio salvador, direito ao salário de salvação

Embora por vezes se levantem dúvidas quanto a classificação a atribuir à acção prestada pelo navio, pois esta pode ser classificada em assistência ou salvação. No presente caso essa dúvida não subsiste, pois no dizer do Dr. Cunha Gonçalves no seu Comentário ao Código Comercial Português: — A salvação é a operação pela qual o navio e a sua carga, atingidos por um sinistro, e em risco iminente de se perderem, são conjunta ou separadamente, total ou parcialmente recolhidos por terceiros e postos em segurança pelos seus cuidados, em porto ou praia, mormente quando um e outro estavam abandonados pela tripulação ou esta se encontrava em igual risco e na impossibilidade física de proceder a essa operação; sendo este conceito aliás aceite internacionalmente.

Se ambos os navios fossem portugueses, a classificação a atribuir à acção bem como o respectivo salário, seriam regulados pelo Código Comercial Português, no seu **Título VIII, artigos 676°** a **691°**. Mas estando nós em presença de navios arvorando bandeiras diferentes "Angoche", portuguesa e "Esso Port Dickson", panamiana, as disposições do Código Comercial Português não poderão ser aplicadas ao presente caso.

Para resolver pois o litígio em questão várias hipóteses se apresentam:

T

Aplicar o disposto na Convenção de Bruxelas de 1910, à qual Portugal aderiu, ratificando-a em Agosto de 1913.

O Panamá é um país não tradicionalmente marítimo, por conseguinte sem aquele vínculo legal que liga o navio ao Estado, e a que os ingleses designam por *genuine link*.

Ao registo de navios no Panamá — que foi o primeiro país que, em 1922, passou a autorizar o registo de navios estrangeiros sob a sua bandeira — outros países não tradicionalmente marítimos o seguiram, sobretudo após a II Grande Guerra com a emergência de novos Estados — sem quaisquer tradições marítimas, como a Suiça e a Áustria, entre outros, que acolheram sob o seu pavilhão navios de armadores de outras nacionalidades, surgindo assim as designadas bandeiras de conveniência.

Esta fuga às bandeiras nacionais, foi uma alternativa às pressões económicas do pós-guerra, em que os armadores auferiam, deste modo, consideráveis reduções fiscais, bem como vantagens operacionais.

E, estando o Panamá nestas condições, não possui pois qualquer Código Marítimo nem aderiu a quaisquer Convenções Internacionais.

Mas, atendendo a que o "Esso Port Dickson" é propriedade da Esso Transport & Tanker Co. Inc., subsidiária da Esso Petroleum Company, empresa de capitais americanos e, sendo os EUA um dos países que subscreveram a **Convenção de Bruxelas**, pode-se aceitar que o litígio seja resolvido, tendo como base aquela Convenção.

E mais ainda, se for tido em consideração o § 1º do art.º 15º da dita Convenção, o qual frisa que, a respeito dos interessados pertencentes a um dos Estados não contratantes, poderá cada um dos Estados contratantes subordinar à condição de reciprocidade a aplicação das suas disposições.

A Convenção de Bruxelas de 1910, no seu art.º 1º diz: — A assistência e salvação das embarcações marítimas em perigo, das coisas que se encontrem a bordo, do frete e do preço da passagem, bem como os serviços de igual natureza prestados mutuamente por embarcações marítimas e de navegação interior, ficam sujeitas às disposições desta Convenção, sem que haja lugar a distinção entre estas duas espécies de serviço, e sem que haja de atender-se às águas em que são prestados.

A premissa: — sem que haja lugar a distinção entre estas duas espécies de serviço foi tomada deliberadamente, pela dificuldade, que por vezes surge, em distinguir uma assistência duma salvação e porque os

seus efeitos são apenas a necessidade de atribuir a importância da remuneração, que é maior na *salvação* do que na *assistência*.

O artigo 2º especifica que todo e qualquer acto de assistência ou de salvação que houver tido um resultado útil, dará lugar a uma remuneração equitativa — princípio do no cure no pay — acrescentando ainda que nenhuma remuneração será devida no caso de o socorro não ter sido efectivo, frisando além disso que em nenhum caso será devida quantia excedente ao valor das coisas salvas.

No seu **artigo 6º** a Convenção determina como será fixado o montante da remuneração, o qual poderá ser feito por acordo entre ambas as partes e, na falta desta, pelo juiz, entendendo-se o mesmo a respeito da proporção, segundo a qual essa remuneração deve ser repartida entre os salvadores; fazendo notar ainda que a repartição, entre o proprietário, o Comandante e as demais pessoas ao serviço de cada um dos navios salvadores, será regulada pela lei de bandeira do navio — que, no caso português e a titulo de curiosidade é de 50% para o armador, 25% para o comandante e 25% para a restante tripulação, isto estando em presença um só navio salvador —.

Caso não se haja chegado a um acordo prévio entre ambas as partes quanto ao montante do *salário*, o **artigo 8º** diz que este será fixado pelo juiz, segundo as circunstâncias, e tomando por base:

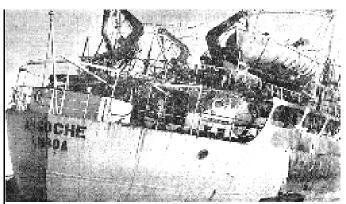
- **a) Em primeiro lugar**, o êxito obtido; os esforços e mérito dos que houveram prestado socorro:
- o perigo que tiveram corrido o navio socorrido, os seus tripulantes e passageiros, a sua carga, os salvadores e o navio salvador;
- o tempo empregado;
- as despesas e danos sofridos, e os riscos de responsabilidade e outros que os salvadores tiverem ocorrido e
- o valor do material por eles exposto, tendo em atenção, quando for caso disso, a adaptação especial do navio assistente.
- b) Em segundo lugar, o valor das coisas salvas.

O mesmo art.º 8º, no seu § 3º, diz ainda que o juiz poderá reduzir ou suprimir a remuneração, se parecer que os salvadores tornaram, por sua culpa, necessária a salvação ou a assistência, ou que se tornaram culpados de furtos, recepção ou outros factos fraudulentos.

Como se pode ver, grande parte das premissas a que o juiz terá de atender, são factores de ordem moral e, por isso, só um juiz muito prático em assuntos desta natureza será capaz de determinar um *salário* relativamente justo.

П

Caso não se chegue a um acordo entre ambas as partes, tendo como base a Convenção de Bruxelas, há ainda a alternativa de se recorrer ao arbítrio, o



qual normalmente costuma correr pelo Lloyd's em Londres, actuando este quase sempre como "Arbítrio de Desempate", podendo haver ainda um recurso designado por "Arbítrio de Recurso".

Este recurso à Arbitragem tem a vantagem de ser menos moroso e dispendioso do que o recurso ao Tribunal, garantindo além disso às partes intervenientes uma intervenção justa e honesta.

Ш

Quando a Arbitragem se mostra Insuficiente para resolver o litígio, existe ainda como último recurso, a intervenção jurídica, a qual poderá correr por dois tribunais, sendo o recurso ao último destes a instância final:

- a) Julgamento por um Tribunal Marítimo americano, pois embora o "Esso Port Dickson» arvore o pavilhão do Panamá e este país não possuindo Código Marítimo, não possui igualmente Tribunal Marítimo competente, sendo por conseguinte o julgamento feito no pais de domicílio dos armadores (EUA no presente caso).
- b) Interposição dum recurso final ao Tribuna! Internacional de Justiça, para o Direito Marítimo, cuja sentença será definitiva.

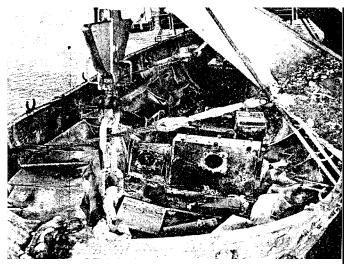
Como se pode ver, o problema reveste-se de alguma complexidade, a não ser que seja estabelecida uma plataforma de entendimento entre ambas as partes, pois caso contrário têm que se sujeitar à Arbitragem ou à sentença do Tribunal competente.

O navio salvador tem sempre o seu *salário* garantido, a não ser que se verifiquem as circunstâncias do § **3º** do **artigo 8º** da Convenção de Bruxelas, ao qual já se fez referência.

A garantia é a dada pelo próprio navio salvado, pois caso não seja prestada uma caução ou uma carta de garantia pelo armador daquele, o mesmo será *arrestado* à ordem do Tribunal do porto para onde o navio seja conduzido, ficando pois como penhora do *salário* devido pela *salvação*.

RESUMINDO:

- a) Acção prestada ao "Angoche" pelo "Esso Port Dickson": — Salvação;
- **b)** Normas que regem a atribuição do *salário de salvação*:
 - Plataforma de entendimento entre ambas as partes;



- Convenção de Bruxelas de 1910;
- Arbitragem pelo *Lloyd's*;
- Tribunal Americano;
- Tribunal Internacional de Justiça para o Direito Marítimo.
- c) Garantia do pagamento do salário de salvação:
 - Arresto do "Angoche" pelo Tribunal do porto onde o navio tenha sido posto a salvo.

EPÍLOGO

No dia 4 de Maio de 1971, na cidade da Beira, foi assinado, entre a Companhia Moçambicana de Navegação, como armador do "Angoche" e a Mitchell Cotts, em representação do armador, Comandante e tripulantes do "Esso Port Dickson", um *contrato de salvação*, sob a forma padrão de um "Lloyd's Open Form" — no cure no pay —.

Em 6 de Maio de 1971 terminou o *contrato de salvação*, com a chegada do "Angoche" a Lourenço Marques, tendo na mesma data terminado a sua trágica viagem.

Os proprietários da carga deviam prestar, junto dos representantes do "Esso Port Dickson", a garantia devida nos termos do *contrato de salvação*.

O representante do armador do "Angoche" só entregaria as respectivas ordens de entrega para o levantamento da carga salva, se fossem cumpridas as seguintes condições:

- Fosse entregue o comprovativo de ter sido satisfeita a garantia devida, prevista no contrato de salvação;
- 2.— Fosse feito um depósito no valor de 60% do valor da carga, podendo ser substituído por uma garantia emitida por uma seguradora, para garantir o pagamento das restantes despesas além das respeitantes ao salário de salvação feitas em beneficio comum do navio e da carga e a repartir em avaria grossa, nos termos do "Lloyd's Average Bond";
- **3.** Fossem pagos ao armador do "Angoche", todas as despesas tidas até à data e relacionadas com o *salário de salvação*.

Havia toda a vantagem de que os interessados na carga salva, a levantassem o mais rapidamente possível, pois as despesas decorrentes da barcagem ou da armazenagem, seriam da sua responsabilidade.

BREVE ANÁLISE DO ATO DE QUE RESULTOU O CASO "ANGOCHE"

Todos os acontecimentos relacionados com o "Angoche" contêm todos os elementos que configuram um *acto de pirataria*.

Contudo, nunca foi tomada uma posição jurídica, pois os factos jamais foram esclarecidos.

Dentro deste âmbito, as seguintes questões ficarão por responder:

- **1.** O "Angoche" foi alvo de pirataria em águas territoriais portuguesas, ou no alto-mar?
- **2.** Quem foram exactamente os piratas, e onde se refugiaram depois do assalto?

Mesmo que estas respostas sejam algum dia esclarecidas, não ficarão ainda totalmente esclarecidos os complexos aspectos legais do caso.

A pirataria poderá ser definida como consistindo no ataque, apresamento ou destruição, de uma embarcação e, ou de toda ou parte da sua carga, no alto-mar, por meios de actos de violência, perpetrados por um grupo de indivíduos agindo sem autorização de qualquer Estado ou sociedade politicamente organizada.

No caso presente, o problema põe-se na "autoriza-ção" pois, a admitir-se a hipótese de que o "Angoche" foi alvo de um assalto perpetrado ou autorizado por um Estado, tal acto deixaria de tratar-se de um acto de pirataria para se transformar num acto de terrorismo, questão a ser resolvida no foro internacional, no âmbito da Nações Unidas

Porém, se não existir a referida "autorização", o ataque constituiria um "acto de pirataria", e a captura da tripulação seria considerada um rapto.

Para finalizar, resta saber a quem competiria punir os agressores.

Se algum dia todos ou alguns deles viessem a cair sob a jurisdição portuguesa, poderiam ser julgados e punidos de acordo com a Lei portuguesa.

Porém, se os agressores procuraram refúgio em território de um outro Estado — como terá sido obviamente o caso, a confirmar-se o *acto de pirataria*, não se presume que esse outro Estado os venha a julgar e a punir.

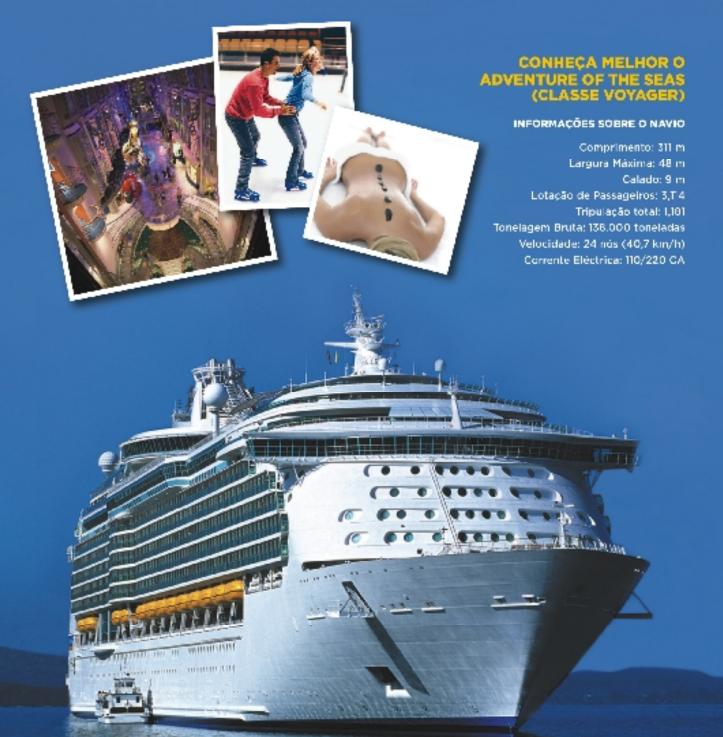
Tal, se algum dia vier a ser do domínio público, teria de ser resolvido no âmbito da Convenção Internacional sobre o Alto Mar – Genebra, 1958 –.

Beira, 5 de Maio de 1971 Revisto em Fevereiro de 1998 no âmbito da pósgraduação em Gestão do Transporte Marítimo e Gestão Portuária, no ISEG. Daniel C. de Spínola Pitta



CRUZEIRO COMM 2011 MEDITERRÂNEO

DESDE MÁLAGA



CRUZEIRO COMM 2011 DESDE MÁLAGA

ADVENTURE OF THE SEAS - 7 NOITES

Dia	Data	Escalas do cruzeiro	Chegada	Partida	
500	27 Ago	Máloga, Espanha		17:00	
Born	28 Ago	Valencia Espanha	2:00	23:00	
5e3	29 Ago	Navegação			
Ter	30 Ago	Roma (Civitavecchia), Itália	07:00	19:00	
Cua	31.Ago	Florência/Pisa(Livorno),itália	07:00	19:00	
Qui	01 Set	Ajaccio, Córsega	00:00	17:00	
560	02.581	Navegação			
Sáb	03 Set	Máloga, Espanha	06:00		



PRECO POR PESSOA SÓ CRUZEIRO (em ocupação dupla)
PRECO ESPECIAL COMM: todas as taxas e gratificações a bordo.

690€

860€ Vista promenade - Cat. PR

945€ Exterior - Cat. H 1.005€ Ext. com Varanda · Cat. EZ

Sin emonto ocupação individual +100% da carifa. Discor hais flor archestrip as equadruplas. Nu mero de flori archest inclusio, flovor Corou tor.

PREÇO ESPECIAL COMM INCLUI

INCLUI: Cruzeiro de 7 noites em pensão completa - Actividades e entretenimento a bordo - Tazas de cruzeiro - Tazas de serviço a bordo (grafificações) - Seguro de Viagem Meiair

NÃO INCLUI: Besidas enga-rafaslas - Escursões em tema - Outras despesas de cardider pessual - Vous e transferos

SERVIÇOS ADICIONAIS

AUTOCARRO: Serviço de transporte directo a Nálaga a partir de Listoa e regresso pela mesma Via, por 90°t por pessoa (pussibilidade de transporte a partir do Porto e Aveiro).

CARRO: Para quem preferir viajar em viatura própria poderá tegaranti de estacionamento no cais de embarque, em local fechado e com vigiláncia, por cerca de 656 para 8 das.



Na Royal Caribbean a imaginação e a inovação não têm limites.

Somos pioneiros na inovação: parede de escalada, avenida com lojas e bares, ringue de patinagem no gelo e pista de patins em linha, tudo isto a bordo dos nossos navios cruzeiro.

Um navio é um conjunto de inúmeras experiências inesquecíveis!

A bordo terá tanto para fazer ou tão pouco, quanto desejar.

Porque não patinar sobre o gelo até Roma?

Porque não escalar montanhas no meio do Mediterrâneo?

Porque não praticar o seu Swing a 24 nós de velocidade?

Porque não desfrutar de uma massagem relaxante com uma vista panorámica do oceano?

Tudo é possível em The Nation of Why Not.



PORTUGAL E O MAR A MARINHA MERCANTE PORTUGUESA



INTRODUÇÃO

No Editorial da nossa última revista dizia-se que o COMM iria levar a cabo neste ano de 2011 uma série de seminários de Camaradas nossos com responsabilidade efectiva no Armamento Nacional e iríamos publicar uma série de artigos expressando os pontos de vista dos homens do terreno: marítimos, comerciais, gestores, portuários, etc., tentando não arrefecer o interesse económico pelo Mar e contribuir com a nossa opinião para agitar, discutir, evidenciar as actividades deste sector em Portugal.

Os ditos seminários estão em preparação. Informaremos em devido tempo a sua realização, quer na sede do Clube quer noutros palcos supostamente mais visíveis

Quanto aos artigos, aqui vai neste número do "Bordo Livre" o primeiro, com certeza não o mais elaborado, nem o mais original que apresentaremos, mas tentámos que pelo menos tivesse a virtude de ser polémico o suficiente para atrair outras opiniões, outras ideias, enfim dar uma pedrada no charco deste imobilismo em que vive já há muitos anos a nossa Marinha Mercante.

Assim, e como sempre, a nossa revista estará aberta a publicar artigos de opinião de todos os nossos associados sobre o estado actual da nossa Marinha Mercante e, principalmente, as suas ideias e opiniões que possam contribuir para o seu engrandecimento.

PORTUGAL E O MAR

Passei a minha juventude no Mar. Vinte anos embarcado, de Praticante a Comandante, em navios pequenos, médios, grandes, de passageiros, de carga

geral, contentores, químicos, graneleiros, de linhas regulares, de *tramping*, no Atlântico, no Índico, no Pacífico.

A revolução de Abril atirou-me para terra, primeiro para o serviço de operações da CNN, aprendendo a distribuir e orientar uma grande frota de navios pelos seus muito diferentes negócios comerciais. De seguida dei por mim a ajudar a criar, de raiz, um novo armador internacional, a PORTLINE, SA.

E aí foram outros vinte anos, primeiro nos departamentos comerciais, depois no departamento de *shi-powner*, na compra e venda de navios e finalmente na gestão técnica: construção e armamento dos navios.

Agora, na ENIDH, tento passar os conhecimento adquiridos ao longo destes anos à juventude que nos tem vindo a substituir nas empresas de navegação na angariação de negócios e aos nossos actuais Vascos da Gama, dos quais muitos deles, infelizmente, ou talvez não, terão de ir prestar serviços em marinhas estrangeiras.

E o que me ficou? Uma visão abrangente do *ship-ping*, desde a sua génese: o negócio, a angariação do transporte marítimo, a construção de uma empresa comercial de navegação, o conhecimento da sua correcta gestão, passando pela aquisição dos navios, o seu armamento até à sua exploração operacional rentável.

Ficou-me ainda a saudade enorme pela vida do Mar e uma grande pena por ver a nossa Marinha Mercante reduzida praticamente à cabotagem para as ilhas adjacentes

SERÁ POSSÍVEL MUDAR? DIFICILMENTE!

As exportações portuguesas, já por si de pequeno volume, são orientadas maioritariamente para a União Europeia por via rodoviária, apenas 40% são feitas por via marítima.

Já as nossas importações são, de facto, feitas maioritariamente por via marítima, cerca de 70 %, mas como os negócios são quase sempre feitos na base de custo e frete (CIF) são os navios estrangeiros a efectuar o seu transporte.

E se os nossos importadores tivessem unhas e capacidade para importar FOB, onde estavam os navios nacionais?

A SOPONATA e toda a sua frota de petroleiros foi vendida já há uns anos, a SACOR MARÍTIMA *idem*, trabalha apenas com navios afretados.

Os cereais, milho, trigo, soja e seus derivados como farinhas, *pellets* para rações, etc. outrora importados donde eram mais baratos, USA, Brasil, Argentina, são agora obrigatoriamente importados da União Europeia, nomeadamente da França atlântica.

E o carvão e o minério de ferro, para a fabricação do aço? Onde está a nossa Siderurgia Nacional, ou alternativas?

E os fosfatos de Marrocos, para os adubos da CUF?... E... E....

Os grandes grupos económicos portugueses desistiram do *shipping*: O grupo Mello trocou os navios pelo negócio dos hospitais, com certeza mais rentável e menos arriscado e a SONAE mandou às urtigas a BOX LINES.

Os próprios tráfegos para as ilhas, Madeira e Açores, outrora galinha de ovos de ouro, por excesso de tonelagem e por outros motivos que também não será alheio a entrada de novo concorrente estrangeiro, sobrevivem mal, com os Armadores nacionais todos a queixarem-se.

A única linha internacional que ainda fazemos, penso que pela TRANSINSULAR e PORTLINE, – Norte da Europa, Guiné, Cabo Verde – ressente-se pela entrada no tráfego da MAERSK.

E então, que fazer? Limitarmo-nos à nossa pequenez? E ao ... assim como vai!

Acho que não. Primeiro nem tudo vai mal: Ainda temos algumas coisas positivas:

A nossa ENIDH é uma boa escola, forma profissionais competentes, que trabalham bem, e são lá fora reconhecidos por isso, para além de nós portugueses termos ainda alguns créditos nas coisas do Mar que herdámos de alguns séculos atrás...

O know-how do shipping ainda existe por cá: A PORTLINE arma e opera uma frota considerável de graneleiros, de médio e grande porte, que operam no mundo inteiro, para além dos navios porta contentores das linhas regulares da Madeira e Cabo Verde e Guiné

A TRANINSULAR é bastante mais que um armador, é um grupo económico bastante diversificado no ramo marítimo; a MUTUALISTA AÇOREANA, pertencente à Casa Bensaúde, tem sólidas raízes; o Grupo Sousa, com a EMPRESA DE NAVEGAÇÃO MADEIRENSE e agora com o controlo exclusivo também da BOX LINES, é

uma empresa em expansão e a NAVEIRO com uma frota de uma dúzia de navios de *short sea shipping*, opera por toda essa Europa fora.

São estes os principais *players* do *shipping* português.

Para evoluirmos teremos que explorar outros mercados, outra escala, outra dimensão, outro volume de cargas que não só as nossas trocas comerciais e, para além do *know-how*, é preciso muito, muito dinheiro.

O *shipping* é uma indústria de capital intensivo que cria, em comparação com outras actividades económicas, muito poucos postos de trabalho, portanto é sempre pouco atractiva num conceito político-social.

Claro que evita o enorme desperdício do pagamento em divisas estrangeiras do transporte das importações e exportações nacionais e será sempre uma óptima fonte de receitas, quando utilizado o armamento nacional em *cross-trading*.

Apenas vislumbro alguma possibilidade de concretizar uma expansão da nossa Marinha de Comércio, que é com a criação de empresas mistas, privadas ou público-privadas, com países terceiros que possam nos ser complementares.

Veja-se o caso da República Popular de Angola, cuja empresa pública de transportes marítimos, ANGONAVE, há já uns bons anos foi à falência por manifestos erros de gestão e falta de *know-how* em *shipping*. País com enormes potencialidades de volumes de carga de exportação e importação e que continua a ter um enorme *deficit* de transportes marítimos próprios.

Aqui, penso que seria muito proveitoso para ambos os países a criação de empresa(s) mista(s)de navegação, com a vantagem de termos a mesma língua e dos laços de sangue que nos une.

Mas porque não, também com outros países, Marrocos, Cabo Verde, Brasil, Venezuela,...?

M.Duarte Capitão da Marinha Mercante



NOTÍCIAS DA MARINHA DE PESCA

NAUFRÁGIO DE NAVIO DE PESCA



O navio "Ana da Quinta" de Vila Praia de Âncora, com nove tripulantes embarcados, naufragou a 17 de Março nos Açores, ao largo da ilha das Flores. Apenas um tripulante português foi resgatado ao mar mas, sem vida, estando desaparecidos mais cinco tripulantes portugueses e três indonésios. Na área pescavam, do mesmo armador, os navios "Meridiano" e "Vila do Infante" que regressaram ao porto de armamento.

RADIOATIVIDADE NO MAR DO JAPÃO

Em consequência das avarias ocorridas nas centrais atómicas do Norte do Japão, foi detectado iodo radioativo no Oceano Pacífico, em concentrações 127 superiores ao limite permitido.

No Japão, a tradição explica que a culpa dos desastres naturais é de Namazu, o peixe gigantesco que vive por baixo do arquipélago japonês e que, quando se movimenta, provoca catástrofes à superfície. Normalmente está controlado, porque o deus Kashima colocou uma rocha sagrada por cima do animal. Às vezes, contudo, Kashima distrai-se e o peixe movimenta-se, causando terramotos e levando sofrimento ao povo.

O Ministro da Industria veio dizer que a situação da ruptura na central atómica é extremamente preocupante, pelo que foi pedido um reforço do controle sobre o pescado e marisco. Muitas das infraestruturas de pesca locais ficaram destruídas pelo *tsunami* e a indústria do pescado ficou localmente devastada. Como proteção para a saúde, foi suspensa a exportação de produtos da pesca.

Navios Mercantes que escalaram recentemente portos da Baía de Tóquio, acusaram presença radioativa nos seus cascos, o que levou as autoridades sanitárias dos países com portos de escala seguintes, a colocarem esses navios de quarentena. Outros armadores cancelaram escalas nos portos do Japão.

CONSTRUÇÃO NAVAL EM VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

Vários atuneiros em fibra de vidro, foram nos últimos anos construídos nos estaleiros da NAUTIBER, em Vila Real de Santo António. O "Mestre Sacadura" com 25 metros de comprimento, acaba de ser lançado ao mar e é o maior atuneiro até hoje ali construído, destinado ao armador açoriano Pescas Amaral & Sousa

A direção do estaleiro começa a temer pelo futuro, dado que a falta de apoios para as pescas comprometem a construção de mais embarcações.

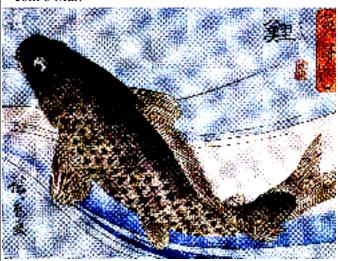
"GIL EANNES"

O navio museu "Gil Eannes" que se encontra há treze anos atracado na doca comercial de Viana do Castelo, servindo a comunidade como um espaço museológico, tem vindo a receber nos últimos anos várias ofertas que estão a ser integradas no espólio do navio.

As doações recebidas até ao momento, são do âmbito hospitalar, náutico, literatura, fotografias e roupas, quer de particulares, quer de entidades que têm colaborado com a FUNDAÇÃO GIL EANNES.

Assim, é intenção da FUNDAÇÃO GIL EANNES expor esses materiais nos espaços do navio já restaurados ou outros que venham a ser reabilitados. Desde Agosto 1998, data da abertura ao público, o navio Museu já recebeu 525 973 visitantes e a Pousada de Juventude, desde Agosto de 2003, registou 31 933 dormidas.

Desafiamos todos os nossos associados do COMM a colaborarem com a FUNDAÇÃO GIL EANNES nesta meritória obra, de não deixar esquecer e dar a conhecer, o que foi o esforço de pesca dos portugueses na Pesca do Bacalhau, que bem valorizou a nossa relação com o Mar.



Alberto Fontes

PLANO DE ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO DEVERÁ ENTRAR EM VIGOR ATÉ AO FINAL DO ANO



A versão final do PLANO DE ORDENAMENTO DO ESPAÇO MARÍTIMO (**POEM**), que está a ser realizada pelo Instituto da Água (INAG), deverá estar concluída em Julho, depois de ponderadas as participações enviadas no âmbito da consulta pública, que decorreu até ao final de Fevereiro.

À margem da sessão de apresentação que decorreu em Fevereiro em Lisboa, Margarida Almodôvar, responsável do INAG pela elaboração do plano, disse acreditar que o **POEM** entrará em vigor até ao final do ano: — "Prevemos que exista um conjunto de medidas estruturantes encetadas a curto prazo, sendo que é nesse âmbito que vamos começar rapidamente a promover o envolvimento das entidades", revelou a responsável, sublinhando que as áreas das regiões autónomas da Madeira e Açores não estão cobertas, "face às suas especificidades regionais" e devido ao facto de a União Europeia prever que os planos sejam apresentados em épocas diferentes.

"Mais do que um plano de ordenamento, o **POEM** é um roteiro de utilização", sumarizou Orlando Borges, presidente do INAG, sublinhando que as medidas previstas no plano – de carácter geral e sectorial – têm grande flexibilidade, sendo que algumas das medidas são para começar a implementar o mais rapidamente possível: ao Ministério do Ambiente caberá assegurar

o envolvimento e acompanhamento das entidades e ministérios; o Ministério da Ciência e Ensino Superior será incumbido de assegurar fontes de financiamento para projetos de I&DT; os Ministérios das Obras Públicas e Economia deverão potenciar novas oportunidades no âmbito do turismo náutico, aquicultura, recursos minerais e energia.

"Uma das tarefas importantes prende-se com o licenciamento da simplificação processual. Era importante a Administração fomentar a ideia do balcão único: um projeto, uma licença, uma entrada", defendeu, lembrando que atualmente, em Portugal, só uma "pequeníssima percentagem direta do PIB (um a dois por cento) advém de catividades ligadas ao mar".

POEM SEM FOCO OBJECTIVO

Para Tiago Pitta e Cunha, consultor da Presidência da República para os Assuntos do Mar, é preciso um plano de acesso ao mar e menos burocracia. Apesar de ressalvar a visão holística do mar inserida no **POEM**, o responsável apontou algumas críticas, nomeadamente o facto de as medidas não terem um carácter mais vinculativo.

Além disso, Tiago Pitta e Cunha considera que os eixos fundamentais do plano deveriam ser a economia e a proteção de recursos naturais, sublinhando que, ao "querer resolver todos os problemas ligados ao mar, o **POEM** perde o foco objectivo".

A proposta de governança inserida no plano e a questão do financiamento são assuntos que não deveriam ter sido incluídos no **POEM**, de acordo com o responsável. Já na parte de definição das zonas de proteção ambiental, o especialista considera que, além de identificadas, as zonas deveriam ter sido estudadas criticamente. "Devemos criar uma via verde para o mar, sendo que o retorno económico do seu uso deve ser uma prioridade. Temos de alterar o paradigma e a simplificação do licenciamento é a mãe das medidas estruturantes", defendeu.

Diana Catarino

PORTO DE SINES DE ELEFANTE BRANCO A ELEFANTE DE SEDA

No passado dia 4 de Março encerrou-se, na Sociedade de Geografia de Lisboa, um ciclo de três conferências, nas quais foram proferidas seis palestras na base do tema: — "China, Panamá e Sines. A rota da seda do século XXI?"

Com o indulto da vossa permissão vos deixo as minhas conclusões pessoais sobre o que naquela pres-

tigiosa instituição foi relatado durante os três dias das referidas conferências, organizadas pela sua Secção de Transportes. Assim, me pareceu poder-se concluir:

- 1.— O transporte de mercadorias continuará a ser um dos mais fortes vectores da economia mundial.
- 2.— Os contentores continuam a ganhar um contínuo desenvolvimento (aumento do seu número) em todo o



globo, naquela atividade comercial, com reforço na sua capacidade multimodal de deslocação por via terrestre, ferroviária e marítima.

- **3.** Haver um crescimento mais rápido nas redes ferroviárias com relevo para as vias de bitola de 1 445 mm, em toda a Europa, excepto Portugal, por ora sem um só quilómetro desta medida.
- 4.— Que esta exceção possa ainda permitir que as novas vias a construir tenham capacidade (resistência de eixos e espaçamentos) para comboios de mercadorias face aos curtos percursos que irão ter em território nacional (pouco mais de 150 km) que não justificam vias para comboios de 300 km quando os de 200 km o fazem apenas em pouco mais de 10 minutos, os quais terão sempre por natureza duas paragens, quer na via Caia Lisboa quer na via Aveiro-Vilar Formoso. Mesmo no caso Lisboa-Porto, onde o ganho obtido com os 300 km pouco irá além de 15 minutos, tal não se justifica pois os custos de construção e manutenção da escolha deste tipo (velocidade) de via quase duplicam.
- **5.** Que a vias férreas a construir tenham já em consideração o futuro transporte "double-stack" (um contentor sobre outro) que será tão óbvio como foi a introdução dos contentores nos anos 50 e os cépticos o consideraram "mais uma americanice".
- **6.–** O crescimento dos grandes navios portacontentores resultou na consequente construção de novos terminais portuários para tal tipo de navios (dimensões e calado) obrigados a posicionamento face ao mar aberto e águas profundas, e com redes de comunicações terrestres rodo e ferroviárias que rentabilizem as deslocações dos transportadores.
- 7.— O porto de Sines, com o recente Terminal XXI, constituiu uma resposta certa e de sucesso à segunda revolução dos contentores; os grandes navios, (no Fevereiro passado atingiu mais um recorde com 46 navios operados e no último 3 de Março teve em simultâneo dois dos maiores navios deste tipo nele

atracados, graças ao novo alongamento do seu cais) tal como já o tinha feito nos anos setenta com o Terminal Petrolífero. O que nos leva à designação do título em epígrafe.

- **8.** Contudo o País deverá procurar diversificar este tipo de terminal (no mínimo dois, tal como o fez com os hidrocarbonetos que manteve Leixões após Sines laborar) não só como factor de maior enriquecimento da nosso economia mas também como medida de segurança face a um desastre, catástrofe ou outro incidente que o imobilize. A Golada, na margem sul Tejo, é o local, que por muitas razões óbvias já sobejamente expostas, tudo indica corresponder a esse desejo.
- 9.— O posicionamento geográfico da costa portuguesa é, talvez, o melhor posicionamento do mundo face a todas as rotas mundiais da navegação Oriente-Europa/América do Norte-Mediterrâneo/Europa-África/ América do Sul-Europa e muito em breve (2014) Oriente-Ocidente via Panamá com exceção duma única rota: a da América do Norte-Europa do Norte.
 - Este posicionamento será sempre uma garantia para o "transhipment" nos terminais oceânicos.
 - Contudo a atividade portuária poderá ter para lá do "transhipment" o transbordo para o "interland" ibérico e nalguns casos além Pirenéus.
 - Com relevo para áreas de Madrid, Sevilha e Galiza no seguimento da malha ferroviária em rápido crescimento na Espanha.

10.— A importância do trajeto daquelas redes ferroviárias espanholas na bitola europeia nas consequências do que se decidir para os portos portugueses.

Com base nestas conclusões se solicita que os nossos governantes apostem rápido no Pais e não no grupo A ou B, para que "a rota da seda do Século XXI?" nos dê uma resposta SIM e traga nos seus contentores o novo ouro (agora a valer tanto!) para os vazios cofres da nossa economia.



Joaquim Ferreira da Silva Capitão da Marinha Mercante



PARA UMA MACROESTRATÉGIA DE TRANSPORTES NACIONAL NO SECTOR MARÍTIMO-PORTUÁRIO

Os conceitos inerentes a um sustentável desenvolvimento logístico do sector Portuário podem ser apresentados através do exemplo do tráfego de contentores. Existem ainda hoje muitas empresas de Transporte Marítimo que não têm possibilidade de conhecer a localização ou o estado, em qualquer altura ou local do mundo, da sua principal ferramenta de negócio, o contentor. Isto seria uma condição prévia para obter a optimização do parqueamento dos contentores, bem como evitar – tanto quanto possível – o transporte de contentores vazios.

Para solucionar este problema os portos devem, em qualquer situação, ter capacidade para oferecer toda a sua assistência. Entidades envolvidas no manuseamento de contentores aumentaram recentemente os seus esforços, de forma a reduzir o tempo de estadia em porto, aumentar a produtividade, desenvolver as condições de pré-embarque e transporte de contentores e optimizar a utilização das infra-estruturas e superstruturas e dos trabalhadores.

Contudo, estes objectivos só podem ser atingidos quando a cadeia total de transporte está firmemente forjada. Enquanto que no princípio da contentorização, estes eram registados em fichas ou nos livros de registo das pilhas, estão actualmente a ser utilizados sistemas de informação mais adequados e que atingiram um grau de importância igual à do manuseamento.

Pela extensão de tais sistemas, que em princípio estavam confinados às áreas dos terminais, nascem as possibilidades de integrar a informação do movimento dos TEU nas áreas do *hinterland*, bem como a entrada e saída dos depósitos no mesmo. Sistemas desta espécie são susceptíveis de aplicação numa base nacional alargada, tal como numa base internacional.

Para um total controlo do fluxo de mercadorias contentorizadas deverá ser fornecida uma informação base ao carregador para um planeamento preliminar, o qual terá como efeito a minimização dos movimentos dos TEU vazios no *hinterland*. A característica documental desta informação será minimizada, a favor de um sistema de processamento de dados ao longo de toda a cadeia logística.

Dado o estado actual, muito há a elaborar para posi-

cionar o sector portuário nacional a par dos seus competidores. O primeiro objectivo a atingir é uma operação portuária convenientemente gerida que se transforme numa plataforma de expansão dos futuros desenvolvimentos, sendo também fulcral o desenvolvimento da capacidade nacional de forma a atrair os investidores e meios financeiros adequados e necessários.

Experiências em outros portos mostraram que estes desenvolvimentos conduziram a um crescimento das actividades económicas. É de esperar que o sector portuário nacional consiga encontrar investidores/financeiros em muitas actividades a empreender. De salientar que todavia se encontram disponíveis no âmbito da União Europeia apoios direccionados para infra-estruturas de transporte e que os mesmo requerem especial análise em termos de canalização dos mesmos.

O desenvolvimento da infra-estrutura portuária requer uma evolução controlada e planeada em consonância com uma adequada Política Nacional de Transportes.

O Planeamento de uma adequada gestão da Operação Portuária deverá corresponder às seguintes funções:

- Gestão Global da operação portuária, própria ou concessionada, exercida dentro da sua área de jurisdição e seu hinterland;
- Promoção do porto;
- Concepção e lançamento de novos serviços;
- Gestão da Satisfação de Clientes;
- Negociação global com clientes especiais (linhas e empresas de transporte marítimo);
- Negociação e controlo de futuras concessões;
- Gestão de um adequado tarifário, fixado administrativamente, incluindo a adequada tomada de decisão sobre condições especiais a clientes.

Desenvolvendo um adequado conceito global do negócio na vertente marítimo-portuária, este deve revelar-se como parte integrante das actuais exigências macroestratégias logísticas.

Sara Soares



Polo Industrial Brejos dos Carreteiros Escritório 3 ° Armazém 14 Olhos de Água - 2950-554 PALMELA



Telefones: 212 139 390 / 212 139 391 Fax: 212 130 180 e-mail: ozec.lda@netvisao.pt

OZEC - Equipamentos Industriais, Lda.

GRUPO FLOWSERVE

Fabricante Mundial de Bombas:

BYRON JACKSON DURCO INGERSOLL RAND DRESSER PACIFIC UNITED C PUMPS (UCP) PLEUGER SIMPSON PUMPS WORTHINGTON STORK

Fabricante Mundial de Empangues:

BW SEALS PACIFIC WIETZ SEALS PAC-SEAL FIVE STAR SEALS DURAMETALLIC SEALS

Arraste Magnético

Centrifugas Autoaspirantes

JOHNSON PUMP

Centrifugas DIN

Löbulos

Rotor Flexivel Duplo Diafragma

Engrenagens

DISTRIBUIDOR OFICIAL

Bombas Centrifugas Horizontais / Verticais, para água quente / fria

Grupos de Pressão-Doméstico e Industriais

Grupos Contra Incêndios

Grupos de Esgoto

WAKE

Bombas Doseadoras

FLUX Bombas de Trasfega em Bidons

Helicoldais de Cavidade Progressiva

Também comercializamos: Filtros, Válvulas e Juntas de Dilatação

Garantimos assistência técnica, manutenção e reparação de todos os equipamentos que comercializamos









TRATAMENTOS DE ÁGUA



- CENTRAIS DE VAPOR
- CIRCUITO DE AQUECIMENTO E ARREFECIMENTO
- POTABILIZAÇÃO
- ETAR's
- **PISCINAS**



