

# PORTOS & CONCORRÊNCIA

INICIATIVA

transportes  
em evolução



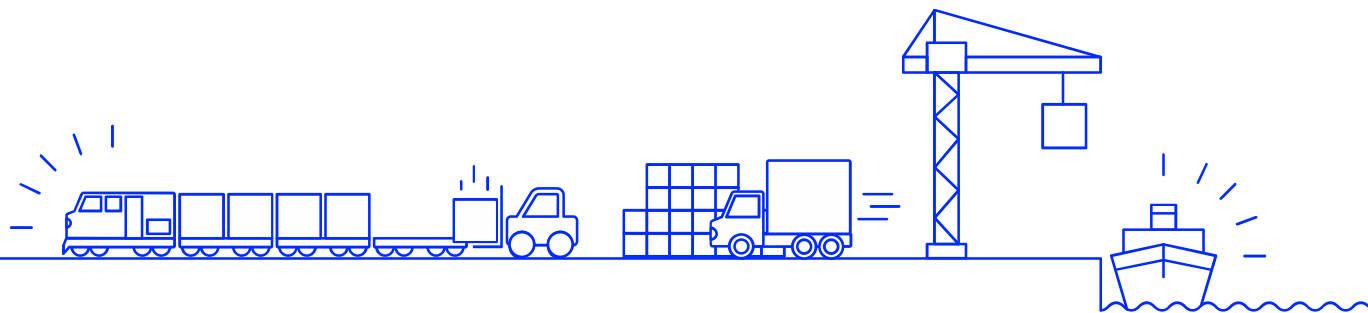
## RUI d'OREY



AGEPOR

# 18FEV'19

VIP GRAND HOTEL, LISBOA





- **A AGEPOR SAÚDA A INICIATIVA DA AdC**
- **O ESTUDO PROMOVEU UM DIÁLOGO ACESO, MAS MUITO INTERESSANTE, SOBRE O SECTOR, A SUA ORGANIZAÇÃO E A SUA COMPETITIVIDADE. O ESTUDO DEMOROU TEMPO DEMAIS A SER PUBLICADO... MAS FINALMENTE ESTÁ PUBLICADO**
- **A VERSÃO FINAL INCORPORA A NOVIDADE DA CONTRIBUIÇÃO DA OCDE E AS CONCLUSÕES VERSAM ESENCIALMENTE SOBRE:**
  - **Administrações Portuárias**
  - **Concessões Portuárias**
  - **Mão-de-obra portuária**
  - **Reboques e Pilotagem**
  - **Agências de Navegação**

# ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

*“A atuação das Administrações Portuárias é determinante para as condições operacionais existentes nos portos, desempenhando, por isso, um papel de relevo na atratividade relativa dos portos para os seus utilizadores.”*

## MODELO DE GOVERNAÇÃO

1. Separação clara das atividades de i) **regulação**; ii) **administração portuária** e iii) **prestação de serviços** e **exploração de terminais portuários**.
2. As administrações portuárias devem ter, como linha orientadora de atuação, a promoção da utilização eficiente das infraestruturas, do bom desempenho dos serviços portuários e do **valor gerado para os utilizadores dos portos**, tomando em consideração a **promoção da concorrência**.
3. As receitas das administrações portuárias não devem ultrapassar o estritamente necessário para garantir a sua sustentabilidade económico-financeira e a sua capacidade para financiar os investimentos da sua responsabilidade. As administrações portuárias deverão estabelecer uma política de distribuição de dividendos que leve em consideração o plano de investimento dos portos.
4. As administrações portuárias devem estar obrigadas a **publicar um conjunto alargado de indicadores de eficiência e de produtividade dos portos**.

# ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS

*“A atuação das Administrações Portuárias é determinante para as condições operacionais existentes nos portos, desempenhando, por isso, um papel de relevo na atratividade relativa dos portos para os seus utilizadores.”*

## POLÍTICA das AP's – Tarifas e Taxas Portuárias

- Devem ser formalmente atribuídos às administrações portuárias **objetivos específicos não relacionados com os seus lucros**, tais como a **maximização do nível de carga movimentada nos respetivos portos**. Complementarmente, devem ser **criados indicadores de desempenho** que permitam recompensar essas entidades caso alcancem os objetivos estabelecidos para as mesmas.
- Devem ser **atribuídos à AMT os recursos necessários à prossecução do seu papel de regulador setorial**, permitindo-lhe, desse modo, **garantir que as tarifas definidas pelas administrações portuárias são conformes com os princípios da transparência e da orientação para os custos previstos no Regulamento (UE) nº 2017/352**.

# CONCESSÕES de TERMINAIS

*“A OCDE recomenda que as Administrações Portuárias em Portugal optem por critérios de adjudicação que visem minimizar as tarifas dos utilizadores dos portos.”*

*Os critérios de adjudicação dos contratos devem ser objetivos, não discriminatórios, proporcionais e coerentes com o objetivo da concessão. Adicionalmente, deve disponibilizar-se aos participantes informação que permita a elaboração de propostas com estimativas de custos e valor mais precisas, reduzindo a assimetria entre o incumbente e restantes participantes.* ✓

*Para concessões com uma duração superior a cinco anos, o prazo deve ser limitado ao período razoavelmente previsto para que o concessionário possa recuperar o investimento efetuado e obter uma remuneração do capital investido em condições de exploração normais, tendo em conta objetivos contratuais específicos estabelecidos, em linha com a Diretiva 2014/23/UE.* ✓

*Os contratos devem resultar numa efetiva transferência de risco para o concessionário.* ✓

*No caso de os contratos preverem indicadores de desempenho, de natureza operacional e económica, deve prever-se um sistema de incentivos, com bonificações e penalizações em função do grau de cumprimento contratual de forma a assegurar uma monitorização eficaz dos contratos.* ✓

# CONCESSÕES de TERMINAIS

*“A OCDE recomenda que as Administrações Portuárias em Portugal optem por critérios de adjudicação que visem minimizar as tarifas dos utilizadores dos portos.”*

A AGEPOR concorda em tese com algumas das linhas de actuação defendidas pela AdC e pela OCDE, mas considera que é necessário pragmatismo na sua aplicação, sobretudo no curto prazo, nomeadamente nos seguintes aspectos:

- Prazos das Concessões
- Renegociação das Concessões
- Rescisão das Concessões
- Estruturação das rendas e sua alteração

**As renegociações das concessões existentes devem procurar cumprir os objectivos de maximização do volume e de minimização de custos para os utilizadores. Devem promover o investimento em detrimento da maximização da receita para as AP's**

**Há que apreciar com cuidado cada caso em cada porto**

# MÃO de OBRA PORTUÁRIA

## Recomendações da OCDE e constantes do Plano de Ação da AdC

- *O mercado de cedência de mão-de-obra portuária deve ser aberto às empresas de trabalho temporário, através da adoção de normas que estabeleçam que a atividade em causa pode ser exercida por qualquer empresa que cumpra as regras definidas para tal.*

**A AGEPOR, apesar de defender a liberalização do trabalho portuário, não tem como certo que este seja o momento para fazer as reformas preconizadas pela AdC e pela OCDE.**

**Por maioria de razão, e ainda com mais acuidade, não parece oportuno estar a alterar, neste momento, a legislação do trabalho portuário.**

**Depois de 7 anos de perturbação laboral, embora sobretudo ou apenas em Lisboa, e em menor medida em Setúbal e Figueira da Foz, parece estar-se a chegar a uma perspectiva de paz. Nesse sentido, a AGEPOR considera que agora é preciso saber vivê-la**

# SERVIÇOS DE REBOQUE E PILOTAGEM

## Liberalização do acesso aos mercados dos serviços de reboque portuário e pilotagem

*Deve ser adotado o princípio geral de liberdade ~~total~~ de acesso à prestação de serviços de reboque portuário e pilotagem em todos os portos nacionais, através do regime de licenciamento, bem como as disposições relativas ao regime dessa prestação e as regras relativas à transparência financeira constantes do Regulamento (UE) 2017/352.*



*No caso de ser necessário limitar o número de prestadores de um determinado serviço portuário, os prestador(es) deve(m) ser selecionado(s) mediante procedimento competitivo, não discriminatório, transparente e aberto, aplicando-se, com as necessárias e devidas alterações, as recomendações relativas aos procedimentos de atribuição de concessões de terminais portuários.*





# SERVIÇOS DE PILOTAGEM

## No âmbito das barreiras legais e regulatórias relativas aos serviços de pilotagem

- A responsabilidade pela emissão de certificados de isenção de pilotagem deve ser atribuída a uma entidade independente que não exerça o serviço de pilotagem ~~as administrações portuárias~~. ✓
- Deve ser permitido às administrações portuárias estabelecer o valor das taxas por emissão e renovação de certificados de isenção do serviço de pilotagem com base nos respetivos custos. ✓
- O período de tempo de validade de certificados de isenção de pilotagem deve ser prolongado. ?
- A língua inglesa deve ser reconhecida como alternativa à língua portuguesa para efeitos de obtenção de certificados de isenção de pilotagem por cidadãos estrangeiros e de admissão à carreira de piloto. ✓
- Não deve ser exigido aos pilotos que sejam oficiais náuticos da marinha mercante e, em particular, que tenham categoria mínima de piloto de 1ª classe da marinha mercante ou equivalente. ?
- O tipo de indivíduos que podem ministrar a formação dos candidatos a pilotos deve ser alargado, nomeadamente a ex-pilotos e a comandantes de embarcações que não exerçam a profissão de piloto. ?
- A avaliação de um candidato a piloto deve ser realizada por uma autoridade independente ou, pelo menos, por indivíduos que não tenham ministrado formação a esse candidato. ✓

# Agentes de Navegação



## Recomendações OCDE/alteração legislativa

- Seja permitido aos agentes de navegação escolher o tipo de cobertura de responsabilidade civil necessária para exercer a sua atividade entre garantia financeira e seguro de responsabilidade civil
- Revogar as normas que estabelecem deveres dos agentes de navegação relativos a meios humanos e a meios materiais.
- **O LEGISLADOR CONFUNDIU A CAUÇÃO OU GARANTIA BANCÁRIA JUNTO DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS COM O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL.**
- **A GARANTIA BANCÁRIA OU SEGURO DE CAUÇÃO VISA GARANTIR O PAGAMENTO JUNTO DAS ADMINISTRAÇÕES PORTUÁRIAS DOS CUSTOS REFERENTES ÀS ESCALAS DOS NAVIOS.**
- **O SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL SERVE PARA GARANTIR ERROS QUE O AGENTE DE NAVEGAÇÃO POSSA INCORRER NO DECORRER DA SUA ACTIVIDADE. ESTA GARANTIA DEVE SER ASSEGURADA POR UMA APÓLICE DE SEGURO OU POR OUTRA ENTIDADE ESPECIALIZADA COMO POR EXEMPLO UM P&I CLUB.**

CARTAS AO GOVERNO

- 29/10/2012
- 18/03/2014
- 04/07/2017

# PORTOS & CONCORRÊNCIA

INICIATIVA

transportes  
em evolução



## MUITO OBRIGADO

## RUI d'OREY



AGEPOR

## 18FEV'19

VIP GRAND HOTEL, LISBOA

