



# **Levantamento e análise do fluxo documental com desenvolvimento de um *roadmap* de suporte aos processos documentais na indústria do *shipping* – Caso de Estudo**

**Olga Filipa Meirinho Gonzalez**

*Relatório apresentado ao Instituto Superior de Contabilidade e Administração do Porto para a obtenção de Grau de Mestre de Logística*

**Orientação científica: Professora Doutora MariaTeresa Ribeiro Pereira**

**Orientação empresa: Dra. Isabel Azeredo**

São Mamede Infesta, 29 de novembro de 2018



# **Levantamento e análise do fluxo documental com desenvolvimento de um *roadmap* de suporte aos processos documentais na indústria do *shipping* – Caso de Estudo**

**Olga Filipa Meirinho Gonzalez**

**Orientação científica: Professora Doutora MariaTeresa Ribeiro Pereira**

**Orientação empresa: Dra. Isabel Azeredo**

São Mamede Infesta, 29 de novembro de 2018

## Resumo

---

A indústria do shipping é impulsionadora da globalização, ou seja, promove a troca de bens e produtos entre diferentes países, sendo assim esta área requer regulamentação internacional para se evitar qualquer discórdia que possa surgir entre os países. Esta está implícita nos contratos e documentos de transporte, que se encontram na posse do responsável pela mercadoria, documentos estes que são os protagonistas deste relatório, com maior destaque para o *Bill of Lading*.

Estas trocas de bens e serviços influenciam a economia de cada país. Depende de cada país gerir a sua balança comercial. É aqui que as exportações e importações se vão “debater”. A documentação, tanto à exportação como á importação é muito idêntica, tirando algumas exceções como os avisos de chegada que estão mais relacionados com a importação.

Este relatório de estágio teve como objetivo descrever todos os procedimentos/processos, executados pela empresa onde se realizou o estágio, nos departamentos de customer service e de documentação (exportação/importação), através do desenvolvimento de um *road map*. Foi no decorrer do estágio que se recolheu toda a informação necessária para a descrição do fluxo documental desta indústria, em específico da empresa em questão.

Foi feita a análise dos processos e identificada a documentação necessária para se realizar os processos de negócio. Identificaram-se pontos fortes e pontos fracos de maneira a colmatar a repetição de processos que não acrescentam valor ao resultado final, como trabalho futuro, perspetivasse a implementação de um sistema Lean Office.

## Abstract

---

The shipping industry is a driver of globalization, that is, it promotes the exchange of goods and products between the different countries, so it is necessary to have international regulation to avoid that disorder can occur between countries. This regulation is implicit in contracts and transportation documents, which are in the possession of goods manager, these documents are the protagonists of this report, most prominently the *Bill of Lading*.

These exchanges of goods and services influence the economy of each country. Depends on each country manage its commercial balance. It is here that exports and imports will be "debated". Documentation for both export and import is very similar, with some exceptions such as arrival warnings that are more related to import.

This internship report have the goal to define all the procedures / processes, performed by the company where the internship took place, in the customer service and documents (export/import), through the development of a road map. It was during the internship that all the necessary information was collected for a documentary description of the industry, specific to the company in question.

The analysis of the processes was done and the documentation necessary to carry out the business processes was identified. Strengths and weaknesses were identified in order to overcome the repetition of processes that do not add value to the final result, as a proposal of future work an implementation of a Lean Office system should be considered.

## Resumen

---

La industria del shipping es impulsora de la globalización, es decir, promueve el intercambio de bienes y productos entre diferentes países, siendo así esta área requiere regulamentación internacional para evitar cualquier discordia que pueda surgir entre los países. Esta regulamentación está implícita en los contratos y documentos de transporte, que se encuentran en posesión del responsable de la mercancía, documentos que son los protagonistas de este informe, con destaque para el *Bill of Lading*.

Estos intercambios de bienes y servicios influyen en la economía de cada país. Depende de cada país gestionar su balanza comercial. Es aquí donde las exportaciones e importaciones se van a debatir. La documentación, tanto a la exportación como a la importación, es muy idéntica, sacando algunas excepciones como los avisos de llegada que están más relacionados con la importación.

Este informe tuvo como objetivo describir todos los procedimientos / procesos, ejecutados por la empresa donde se realizó la práctica, en los departamentos de customer service y de documentación (exportación / importación), a través del desarrollo de un road map. En el desarrollo de la práctica se recogió toda la información necesaria para la descripción del flujo documental de esta industria, en particular de la empresa en cuestión.

Se realizó el análisis de los procesos e identificó la documentación necesaria para realizar los procesos de negocio. Se identificaron puntos fuertes y puntos débiles de manera a evitar la repetición de procesos que no añaden valor al resultado final, como trabajo futuro, se propone la implementación de un sistema Lean Office.

## Agradecimentos

---

À minha orientadora, Professora Doutora Maria Teresa Ribeiro Pereira, pela confiança depositada, pelos níveis de exigência e por todo o apoio no desenvolvimento deste relatório.

À minha orientadora da empresa, Dra. Isabel Azeredo, pela oportunidade da realização do estágio na empresa e por todo o apoio durante a execução do mesmo.

Ao meu vice-coordenador de estágio Pedro Bateira, pela orientação, pelo acompanhamento durante o tempo de estágio.

Aos meus pais, por estarem sempre presentes, pela paciência, por todo o incentivo, apoio, carinho e por acreditarem sempre que era possível.

Ao meu irmão, que foi o grande responsável pela minha inscrição neste mestrado, pelo carinho, incentivo e pela confiança transmitida.

À minha avó, pela preocupação, pelo apoio e pelos conselhos.

A todos os colegas da empresa, em especial à D. Teresa Dias e à Filipa Miguel, por toda a disponibilidade, pela ajuda e apoio.

Aos meus colegas de mestrado, em especial ao António Vieira e à Filipa Pontes, pela compreensão, pelo acompanhamento ao longo do curso e por todas as experiências partilhadas.

O meu muito obrigado a todos aqueles que de algum modo contribuíram para esta dissertação.

## Símbolos e Abreviaturas

---

JIT – *Just in Time*

TMCD – Transporte Marítimo de Curta Distância

EDI - *Electronic Data Interchange*

BL – *Bill of Lading*

POL – *Port of Loading*

POD – *Port of Discharge*

AGEPOR - Associação dos Agentes de Navegação de Portugal

VGM - *Verify Gross Mass*

JUP II – Janela Única Portuária

APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo

# Índice

Resumo .....	iii
Abstract.....	iv
Resumen .....	v
Agradecimentos.....	vi
Símbolos e Abreviaturas.....	vii
I. Lista de Figuras .....	x
Capítulo I - Introdução .....	1
Enquadramento.....	1
Objetivos.....	1
Metodologia.....	2
Estrutura do Relatório.....	3
Capítulo II – Revisão Bibliográfica.....	4
2.1 Modos de transporte .....	4
2.2 Indústria do Shipping.....	6
2.2.1 Transporte Marítimo de Curta Distância ou Short Sea Shipping .....	8
2.3 Tipos de Navio.....	10
2.4 A Intermodalidade .....	12
2.5 Contentores.....	13
2.6 Exportações / Importações.....	17
2.7 Importância da Documentação no Transporte Marítimo (BL) .....	18
Capítulo III – Documentação para o transporte marítimo.....	20
3.1 Documentação Customer Service.....	20
3.1.1 Booking – Confirmação de Reserva .....	20
3.1.2 Booking Confirmation – Container Deliverance.....	21
3.1.3 Import Booking Confirmation .....	21

3.2	Documentação Exportação e Importação .....	22
3.2.1	Bill of Lading – Contrato de Transporte Marítimo .....	22
3.2.2	Manifesto de Carga.....	23
3.2.3	Lista de Carga.....	24
3.2.4	Lista de Descarga.....	24
3.2.5	Avisos de Chegada .....	24
3.2.6	T2L .....	25
3.2.7	Declarações Sumárias.....	25
	Capítulo IV – Estudo de Caso .....	26
4.1	Road Map .....	26
4.1.1	Exportação – Customer Service (Bookings) .....	26
4.1.2	Exportação – Documentação .....	28
4.1.3	Importação.....	30
	Capítulo V – Recomendações.....	33
5.1	Análise e Proposta .....	33
5.1.1	Análise SWOT.....	33
	Capítulo VI – Conclusões e Análise.....	36
	Referências Bibliográficas.....	37
	Anexos .....	i
	Anexo I.....	ii
	Anexo III.....	vi
	Anexo IV .....	viii
	Anexo V.....	x
	Anexo VI .....	xii
	Anexo VII.....	xiii
	Anexo VIII.....	xv

## I. Lista de Figuras

Figura 1 - Importações por modo de transporte, 2016 (ton).....	4
Figura 2 - Exportações por modo de transporte, 2016(ton).....	5
Figura 3 - Quantidades Movimentadas nos portos Portugueses - 2015/2016 .....	8
Figura 4 - Auto-Estradas de Mar .....	9
Figura 5 - Quantidades Transportadas por Short Sea Shipping.....	10
Figura 6 - Navio Porta Contentores .....	11
Figura 7 - Entradas Por Tipo de Navios,2016 .....	12
Figura 8- Transporte Intermodal.....	13
Figura 9 - Dry Box / Dry Van.....	14
Figura 10 - High Cube .....	14
Figura 11 - Reefer.....	15
Figura 12 - Open Top .....	15
Figura 13 - Flat Rack .....	16
Figura 14 - Plataforma.....	16
Figura 15 - Dry Bulk .....	16
Figura 16 - Tank Container .....	17
Figura 17 - Saldo da Balança Comercial, em Portugal.....	18
Figura 18 - Fluxograma de Processos Exportação Customer Service.....	28
Figura 19 - Fluxograma de Processos Exportação .....	30
Figura 20 - Fluxograma de Processos Importação .....	32
Figura 21 - Fluxograma Sistemas de Informação.....	34

# Capítulo I - Introdução

## Enquadramento

---

No âmbito do Mestrado em Logística, procedeu-se à realização do presente relatório referente a atividades desenvolvidas na empresa X – Agente de Navegação. Este tem como intuito dar a conhecer todo o fluxo documental, assim como desenvolver um *roadmap* de suporte aos processos documentais na indústria do *shipping*.

Segundo Dias J. (2005), “dado que os modos aéreos não asseguram ainda a possibilidade do transporte de grandes quantidades de uma só vez, são os navios – enquanto veículos de transporte marítimo – os únicos que permitem, pelo menos nas longas distâncias, o transporte otimizado dos mais diversos tipos de mercadorias na quantidade, custo e velocidade possíveis” (p.448). Desta forma, a mobilidade de mercadorias via marítima tem uma grande importância a nível de custos e na criação de valor, ou seja, o facto de o cliente receber a quantidade desejada no sítio certo e no tempo exigido é relevante para a empresa, contribuindo assim para a satisfação do cliente. O transporte marítimo caracteriza-se também por ser um importante elo entre os diferentes continentes. Contudo, para garantir uma boa gestão do transporte de mercadorias é necessário ter em atenção alguns procedimentos que irão ser abordados ao longo do trabalho, como por exemplo toda a documentação indispensável para a exportação e importação na indústria do *shipping*.

## Objetivos

---

Há relativamente pouco tempo os mercados mundiais tinham algumas barreiras à importação e à exportação. Cada país tinha poder de decisão relativamente às trocas comerciais. No entanto, a fácil comunicação e o bom relacionamento favoreceram e contribuíram para a eliminação das barreiras comerciais.

Pode então assim dizer-se que a economia global foi a grande impulsionadora das relações comerciais e culturais entre os vários povos, conduzindo a um aumento não só do fluxo de mercadorias, mas também a um aumento do fluxo financeiro. O transporte por via marítima é, portanto, uma grande vantagem para esta troca de bens. No entanto este câmbio de mercadorias exige entrega de documentação específica.

Este relatório tem, então, como objectivos principais apresentar e explicar todo o fluxo documental nas transações de compra e venda entre diferentes países na indústria do *shipping* e ainda o desenvolvimento de um *roadmap* de todo o processo.

## Metodologia

---

Para este relatório, e correspondendo ao solicitado, foi realizado um estudo de todo processo documental de uma empresa daqui em diante designada por empresa X- Agente de Navegação. Como refere por Proença et al. (2004) “agente de navegação é aquele que, em representação do proprietário, do armador, do afretador ou do gestor, se encarrega do despacho do navio em porto e das operações comerciais a que o mesmo se destina, bem como de assistir o capitão na prática dos actos jurídicos e materiais necessários à conservação do navio e à continuação da viagem” (p. 257).

No seguimento deste estudo e de toda uma análise aprofundada dos documentos utilizados nesta empresa, ligada à indústria do shipping, apresenta-se no quarto capítulo um mapa descritivo de todos os processos – *roadmap*.

Durante o estágio foi possível explorar as diferentes áreas da empresa, inseridas no departamento da documentação. Tendo havido a oportunidade de observar e de trabalhar no setor da exportação, seguindo-se o *customer service* e ainda no setor da importação. Após os primeiros dias de trabalho em cada setor, nos quais apenas observava (e registava) os procedimentos, foi possível também colaborar e pô-los em prática, o que permitiu, desde logo, uma melhor compreensão de todos os métodos e técnicas utilizadas em cada área, o que resultou numa maior facilidade na redação deste relatório.

## **Estrutura do Relatório**

---

O presente relatório é constituído por cinco capítulos. No primeiro capítulo é realizado o enquadramento temático, (definição do objetivo, descrição da metodologia utilizada e descrição da presente estrutura). No segundo capítulo, onde é exposta a revisão bibliográfica necessária para a fundamentação do trabalho realizado. De seguida no terceiro capítulo, descreve-se de uma maneira genérica toda a documentação usada no transporte marítimo. No quarto capítulo narra-se de forma minuciosa todo o trabalho prático concretizado. Por fim, no quinto capítulo mencionam-se as considerações finais e as conclusões a retirar do trabalho efetuado.

## Capítulo II – Revisão Bibliográfica

### 2.1 Modos de transporte

---

Os tipos de transporte mais usuais são o rodoviário, o ferroviário, o marítimo, o aéreo e o transporte por pipeline.

*“Rail, road, inland waterway, pipeline, air and sea transports are not only differentiated by the type of infrastructure they use (which determines diferente rolling stock and operation management) but belong to different business sectors.”*

Wiseret al. (2013) (p.214)

No momento de tomar a decisão de qual o modo de transporte mais adequado às necessidades de cada empresa, existem diferentes factores a ter em conta nomeadamente custo, flexibilidade, velocidade, cobertura de mercado, frequência, rede, flexibilidade e distância (Pereira et. al., 2013).

A caracterização dos modos de transportes é importante para evidenciar a importância do transporte marítimo (Pereira et.al., 2015). A figura 1 e figura 2 apresentam um gráfico com proporção de cada modo de transportes no que respeita à importação e exportação, referentes ao ano de 2016.

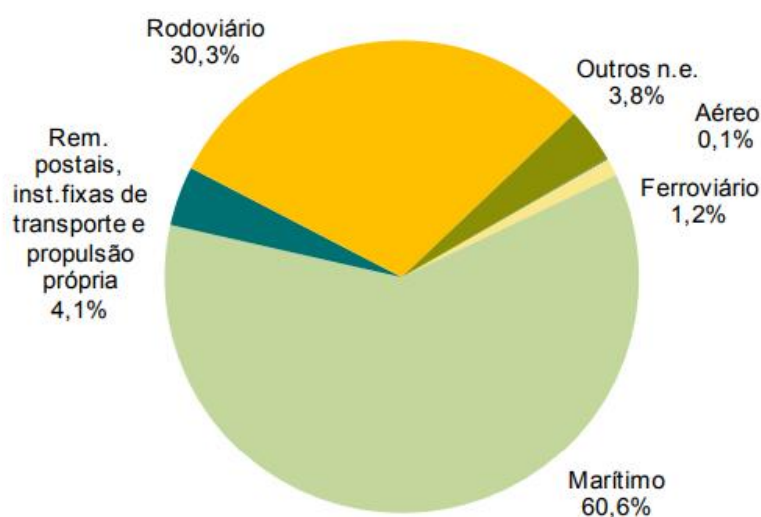


Figura 1 - Importações por modo de transporte, 2016 (ton).

Fonte: INE

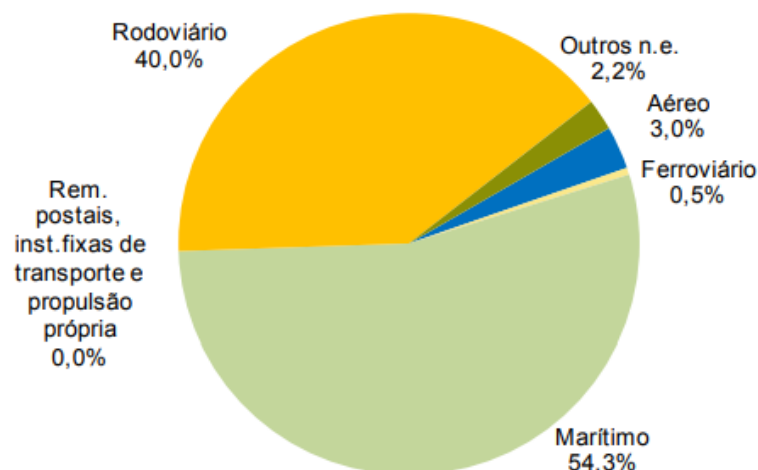


Figura 2 - Exportações por modo de transporte, 2016(ton)

Fonte: INE

O transporte rodoviário, o mais comum na maioria dos países, é muito mais flexível tanto a nível de horários como a locais de recolha e entrega. A nível da cobertura do mercado é o único que entrega a mercadoria porta-a-porta, ajustando-se, assim, às exigências de quem compra. Em 2016 e segundo o Instituto Nacional de Estatística, Portugal importou 18,1 milhões de toneladas de mercadorias, por via rodoviária (correspondentes a 30,3% do volume total de importações). Ao nível da exportação, o transporte rodoviário foi responsável por 40% do total de toneladas exportadas.

O transporte ferroviário tem como principal característica a capacidade de percorrer longas distâncias, no entanto depende da existência de infraestruturas de linhas de caminhos-de-ferro. Como se pode observar nos gráficos apresentados, em 2016, este modo de transporte apresentou baixos resultados tanto ao nível da importação como da exportação. No entanto, o novo itinerário (Sines-Elvas/Caia) irá permitir rececionar mercadorias para serem distribuídas por toda a Europa, como explicam as Infraestruturas de Portugal [1] “O itinerário ferroviário Sines – Elvas/Caia (fronteira), de importância estratégica para Portugal, tem como objetivo estabelecer uma ligação ferroviária para o tráfego de mercadorias entre o Porto de Sines e Espanha e daí para o resto da Europa, contribuindo assim para a melhoria

da capacidade do Porto de Sines (e do arco Sines – Setúbal - Lisboa) e da sua competitividade internacional (pelo alargamento da sua área de influência ao centro da Península Ibérica).”

O transporte marítimo apresenta como aspectos positivos um custo muito baixo de transporte, e a capacidade de percorrer grandes distâncias e de transportar grandes quantidades de mercadoria. No entanto como o tempo das viagens é muito longo visto também não conseguir ir a grande velocidade, não consegue satisfazer cadeias de abastecimento JIT<sup>1</sup>. Além disso, está sujeito à existência de vias navegáveis. Este modo de transporte no ano de 2016, concretizou a nível da importação um total de 36,2 milhões de toneladas valor que corresponde a 60,6% da generalidade dos transportes, representando, assim, a percentagem mais significativa. Tanto na exportação como na importação relativamente aos restantes transportes, o transporte marítimo apresentou a melhor percentagem com 54,3% de toneladas exportadas.

Já o transporte aéreo caracteriza-se por ser o mais veloz, mas também o mais dispendioso. É essencial para o transporte de mercadorias urgentes e de grande valor, mas tal como o transporte ferroviário, no ano de 2016, o transporte aéreo exportou e importou poucas toneladas de mercadoria.

De acordo com Dias (2005) “Um pipeline físico não é mais do que uma conduta de grandes dimensões, montada à superfície ou não, e que permite o escoamento de um fluido através do seu interior em condições de grande caudal e a longa distância, desde o local da produção ou depósito, por meio de adequados sistemas de bombagem até outros reservatórios junto dos locais de tratamento, processamento, transvaze ou consumo” (p. 103 e 104). O transporte por pipeline faz-se por túneis construídos especialmente para esse efeito, através dos quais se transportam essencialmente produtos líquidos ou gasosos, tais como gás ou óleo. Apesar de a sua flexibilidade ser muito limitada dado que depende da existência de terminais, é um transporte muito seguro e com custos muito reduzidos.

## 2.2 Indústria do Shipping

---

---

<sup>1</sup>JIT – *Just in Time* - técnica de gestão de produção, que permite um número muito reduzido de stocks, sendo que apenas se produz ou se compra o estritamente necessário.

Segundo a AGEPOR (Associação dos Agentes de Navegação de Portugal), na indústria do shipping os principais intervenientes:

- a) Armador: proprietário do navio (shipowner), responsável pela armação (shipmanager), ou seja, aquele que garante que estão reunidas todas as condições para realizar a viagem.
- b) Afretador: entidade que aluga o navio perante o pagamento de uma determinada quantia, a que se dá o nome de frete.
- c) Fretador: é a entidade que “arrenda” o navio ao afretador, em troca do pagamento do frete.
- d) Corretor de navios ou shipbroker: é a entidade que coloca em contacto todos os interessados, para negociação dos navios – aluguer; compra e venda, etc.
- e) Agente Marítimo: representa o proprietário do navio, o armador. É responsável pela emissão de contratos de transporte, por organizar todas as cargas e descargas dos contentores. Trata, portanto, de toda a logística do navio assim como de toda a documentação para o transporte da mercadoria.

“O grau de necessidade de utilização dos transportes marítimos é resultante do estado da economia mundial, i.e., da intensidade do comércio de mercadorias entre os diferentes países e diferentes continentes” (AGEPOR, 2016)

“A navegação é primeiro e antes de mais um negócio internacional. Quando olhamos para a história, reparamos que o comércio está em constante mutação, não só devido às questões políticas, como também devido ao desenvolvimento dos países e às necessidades das populações. Assim como o comércio de um país se altera com o seu crescimento económico, também o padrão do comércio marítimo mundial se altera.” Fonseca (2008) (p.7)

Como negócio que é, e correspondendo a diferentes necessidades, o transporte marítimo não é apenas movimentação cargas de um porto para outro, beneficiando de diferentes tipos de navio. Este tipo de transporte aliado a outros modos de transporte, nomeadamente ao transporte rodoviário e ferroviário, permite que a mercadoria seja entregue na casa do cliente ou num local pretendido pelo mesmo. Desta forma torna-se um meio de transporte mais apelativo a nível global.

A nível mundial, em 2016, segundo a Lloyd’ List [2], os 10 maiores portos foram Shanghai (China), Singapore (Singapore), Shenzhen (China), Ningbo-Zhoushan (China), Hong Kong (China), Busan (South Korea), Guangzhou (China), Qingdao (China), Dubai

(United Arab Emirates) e Tianjin (China), sendo que destes os portos de Shanghai, de Ningbo-Zhoushan, de Busan, de Guangzhou, de Qingdao e de Tiajin aumentaram em 1,6; 4,6; 2; 7; 2,9 e 2,8 pontos percentuais, respetivamente à quantidade de TEU (unidade de capacidade de carga) movimentados face ao ano anterior.

No que diz respeito aos portos nacionais, e de acordo com o gráfico apresentado na figura 3, verifica-se que os portos com mais movimentos são aqueles nos quais se realiza tráfego internacional.

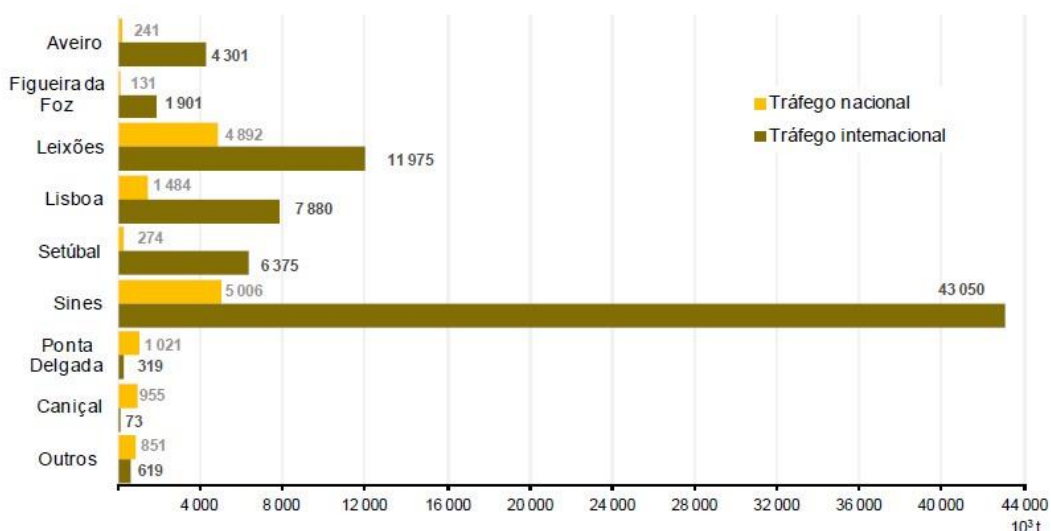


Figura 3 - Quantidades Movimentadas nos portos Portugueses - 2015/2016

Fonte: INE

Sines é o porto que mais se evidencia com a movimentação de 43 milhões de toneladas, seguido de Leixões com 12 milhões e Lisboa com aproximadamente 8 milhões. O tráfego nacional tem menor impacto nos portos, sendo que, ainda assim, no porto de Sines são movimentados 5 milhões de toneladas, no de Leixões quase 5 milhões e no de Lisboa 1,5 milhões de toneladas.

### 2.2.1 Transporte Marítimo de Curta Distância ou Short Sea Shipping

“Entende-se por Transporte Marítimo de Curta Distância (ou *Short Sea Shipping*) o transporte de pessoas e de mercadorias por mar, entre portos situados em estados-membros da União Europeia, ou entre esses portos de países não-europeus, mas com linhas de costa nos mares

que circundam a Europa: casos do Báltico, do Mar Negro e do Mediterrâneo.” (ShortSea Portugal) [3]



Figura 4 - Auto-Estradas de Mar

Na figura 4 estão desenhadas as auto-estradas do mar: do Báltico, da Europa Ocidental, do sudeste da Europa e do sudoeste da Europa. O *Short Sea Shipping* mais conhecido por transportar mercadorias em curta distância, sem necessitar de atravessar oceanos e onde essencialmente são utilizados navios de pequena dimensão, está a ganhar alguma força comparativamente ao transporte rodoviário. O transporte rodoviário foi um dos principais modos de transporte, pela sua facilidade de entrega porta a porta e pela sua rapidez, no entanto o exagero do uso deste meio originou alguns problemas ambientais, levou ao aumento do número de acidentes rodoviários e de congestionamentos. No entanto, uma vez que o TMCD tem custos muito mais baixos que o transporte rodoviário e que consegue diminuir as consequências referidas assim como oferecer o serviço porta a porta. Este é competitivamente mais vantajoso relativamente ao transporte rodoviário.

Na figura 5 apresenta-se o total de toneladas transportadas pelos mares e oceanos em que se realiza *short sea shipping*:

TIME	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>SEABASIN</b>								
<b>Total</b>	1,865,491	1,861,781	1,691,156	1,764,681	1,799,679	1,776,087	1,756,375	1,793,213
<b>Baltic Sea</b>	433,498	424,101	374,711	410,999	426,093	424,059	431,670	442,031
<b>North Sea</b>	567,383	562,265	503,844	526,663	525,322	505,665	503,677	535,013
<b>North East Atlantic Ocean</b>	291,507	290,543	259,936	267,002	260,728	241,594	245,484	254,528
<b>Black Sea</b>	134,877	136,657	126,753	128,047	133,646	127,458	128,616	129,815
<b>Mediterranean Sea</b>	592,378	597,887	571,581	580,829	550,505	577,309	572,328	580,717
<b>Other sea basins</b>	108,741	106,102	80,417	96,497	134,391	118,412	104,325	84,753

TIME	2015	2016
<b>SEABASIN</b>		
<b>Total</b>	1,808,507	1,855,689
<b>Baltic Sea</b>	440,629	449,678
<b>North Sea</b>	536,674	542,062
<b>North East Atlantic Ocean</b>	261,692	260,995
<b>Black Sea</b>	123,132	130,840
<b>Mediterranean Sea</b>	598,455	610,716
<b>Other sea basins</b>	81,095	87,432

*Figura 5 - Quantidades Transportadas por Short Sea Shipping*

*Fonte: Eurostat [4]*

Sem dúvida que o mar mediterrâneo e o mar do Norte são os mares pelos quais são transportadas maiores quantidades de mercadorias pelo serviço de short sea shipping. Pelo mar Mediterrâneo atravessaram aproximadamente 611 mil toneladas de mercadoria; pelo mar do Norte passaram cerca de 542 mil toneladas. No total, em 2016 foram transportadas através do TMCD, e pelos diferentes tipos de navio, aproximadamente, um milhão oitocentos e cinquenta e seis mil toneladas.

“O sucesso do TMCD apenas é possível se for integrado no transporte intermodal e na cadeia logística. Esta foi a conclusão de diversas conferências e questionários feitos tanto na Europa como nos Estados Unidos.” (Rocha, 2015)

## 2.3 Tipos de Navio

---

Como negócio que é, e correspondendo a diferentes necessidades, os navios são direcionados para várias vertentes: Militar (navios porta aviões, lança minas, submarinos...),

comercial (cruzeiros, paquetes, de passageiros, de carga geral, granel, frigoríficos), pesca (à linha ou de arrasto), auxiliar (rebocadores e navios quebra gelo) e de recreio (à vela ou a motor). O navio porta-contentores é o tipo de navio que mais se relaciona com este relatório, por isto será este o único a ser caracterizado e explicadas as suas funções.

Os navios Porta-Contentores, ver figura 5, são os responsáveis pelo desenvolvimento da globalização em termo de troca de mercadorias a nível mundial. As mercadorias vão acondicionadas em contentores, sendo que estes são posicionados no navio de uma forma estratégica, de maneira a evitar problemas de estabilidade ou danos a nível estrutural e das próprias mercadorias.



*Figura 6 - Navio Porta Contentores*

*Fonte: APDL [6]*

No gráfico que se apresenta na figura 6, podemos verificar quais os tipos de navio que em 2016, segundo o Instituto Nacional de Estatística, atracaram/fizeram escala em Portugal.

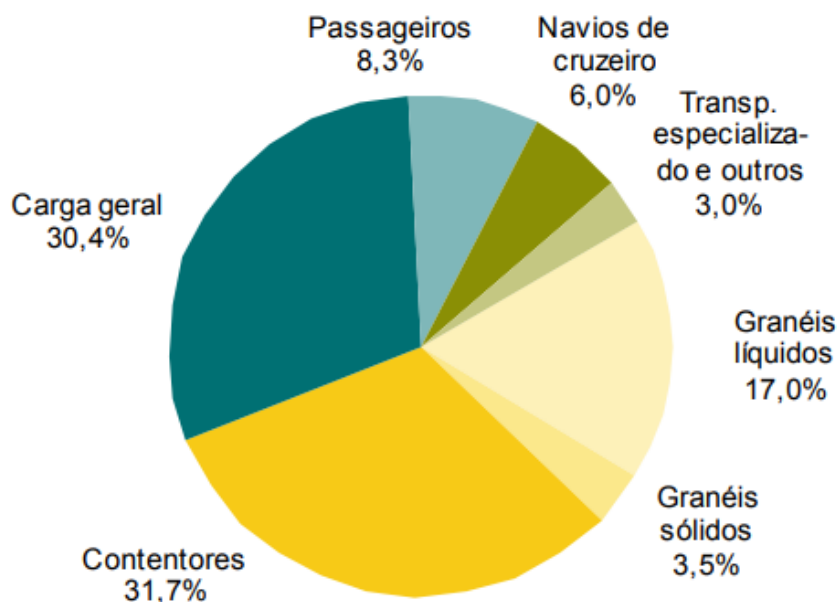


Figura 7 - Entradas Por Tipo de Navios, 2016

Fonte: INE

Concluimos que, em 2016, entraram nos portos portugueses essencialmente navios porta contentores, de carga geral, de passageiros, de cruzeiro, de granel líquido e sólido, de transporte especializado e outros. Destes, o navio porta contentores é aquele com mais expressividade com um peso total de 31,7%, logo seguido pelos navios de carga geral com 30,4%.

## 2.4 A Intermodalidade

---

A maioria dos modos de transporte é pouco flexível, pois o serviço é de terminal a terminal. Isto implica a necessidade da combinação de diferentes modos de transporte. Por exemplo quando a mercadoria é transportada via terrestre pelo modo rodoviário ou ferroviário desde o exportador até ao porto de origem, onde vai ser transportada via marítima até ao porto de destino, e onde irá ser novamente transportada pelo modo rodoviário ou ferroviário até ao cliente final.

A figura 7 apresenta-se o transporte intermodal, onde se representa a interligação dos vários modos de transportes

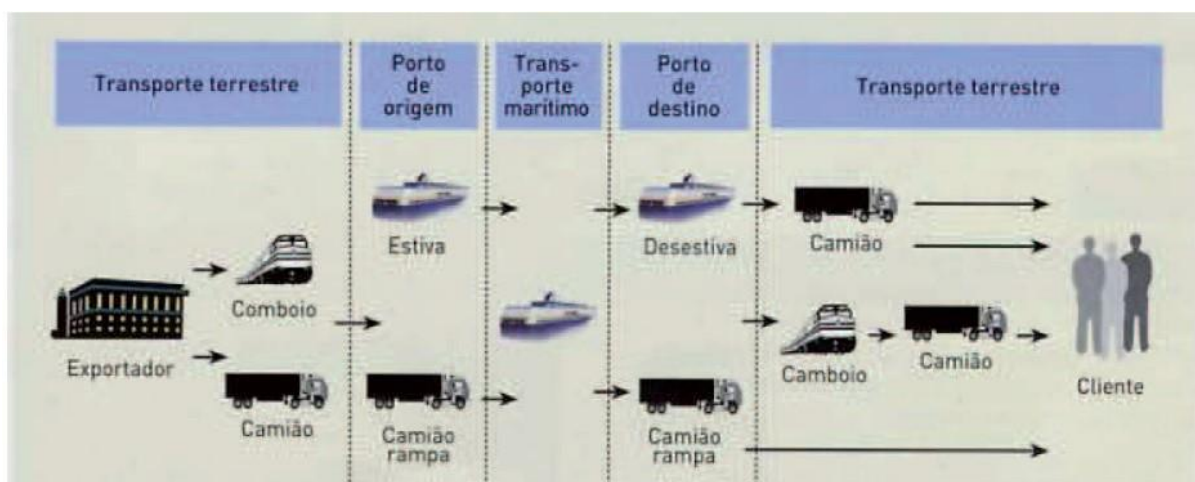


Figura 8- Transporte Intermodal

“O transporte intermodal tem sido usado para descrever um sistema de transporte no qual são utilizados dois ou mais modos de transporte para transportar uma única unidade de carregamento ou um único veículo rodoviário, sem que haja cargas ou descargas, por forma a permitir uma cadeia de transporte de porta a porta, tornando-se deste modo no serviço ponto a ponto.” (Soares, 2012)

Para facilitar a troca do meio de transporte são utilizados contentores standardizados. “A estandardização do transporte marítimo será determinante para a promoção da intermodalidade, para as instalações e as capacidades dos portos, para o transporte rodoviário e para as companhias do sector, assim como para as condições de segurança e de trabalho.” (Cole, et al., 2006)

## 2.5 Contentores

---

Malcom McLean foi o grande inventor do contentor, em 1956. Esta invenção originou uma “revolução” no transporte marítimo, e na cadeia de abastecimento, já que o contentor veio possibilitar às empresas um melhor acondicionamento das mercadorias, de maneira a ficarem protegidas de todas as intempéries previsíveis durante a viagem.

Além disso, possibilitou o transporte diversificado de mercadorias, sem que as mesmas se contaminassem umas às outras.

Para o transporte de todo o tipo de mercadorias, existem diferentes géneros de contentores:

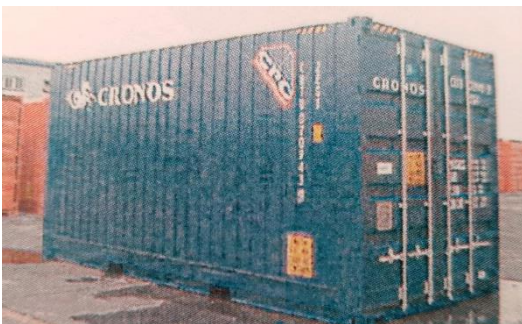
1. *Dry Box / Dry Vans*: transporta carga geral. É o tipo de contentor mais usado, ver figura 9.



*Figura 9 - Dry Box / Dry Van*

*Fonte: AGEPOR*

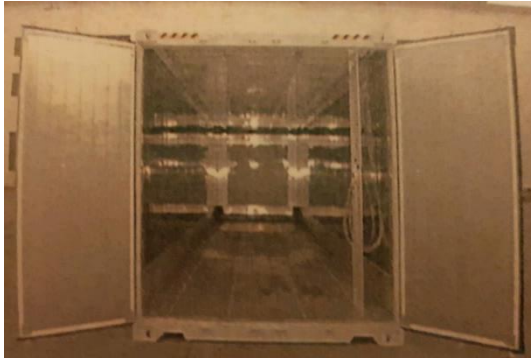
2. *High Cube* – Transporta mercadoria com peso mais reduzido, no entanto com maior volume. Semelhante ao Dry Van, embora ligeiramente maior, ver figura 10.



*Figura 10 - High Cube*

*Fonte: AGEPOR*

3. *Reefer*: utilizado para mercadorias que têm necessidade de ser mantidas a uma temperatura constante, ver figura 11.



*Figura 11 - Reefer*

*Fonte: AGEPOR*

4. *Open Top*: Contentor sem teto para mercadorias com dimensões assimétricas, ver figura 12.



*Figura 12 - Open Top*

*Fonte: AGEPOR*

5. *Flat Rack*: este contentor não tem teto nem paredes laterais, para que possa carregar mercadorias de grandes dimensões, ver figura 13.



*Figura 13 - Flat Rack*

*Fonte: AGEPOR*

6. Plataformas: sem qualquer tipo de parede ou teto, mais uma vez para cargas pesadas e de grandes dimensões, ver figura 14.



*Figura 14 - Plataforma*

*Fonte: AGEPOR*

7. *Dry Bulk*: possibilita o transporte de grânéis sólidos. O contentor é forrado por um género de plástico onde é inserido o produto. A carga e descarga do produto torna-se muito facilitada, ver figura 15.



*Figura 15 - Dry Bulk*

*Fonte: AGEPOR*

8. *Tank Container*. Contentor que armazena e transporta sobretudo cargas perigosas: gás, combustível, produtos químicos, ver figura 15



Figura 16 - Tank Container

Fonte: AGEPOR

## 2.6 Exportações / Importações

---

A globalização é a principal responsável pela eliminação de barreiras, ou seja, pela livre entrada e saída de mercadorias e capital nos diferentes mercados. Aliadas a este processo estão as exportações e as importações, que conduziram a um crescimento económico mundial.

*“Companies are working ever more frequently in the context of the network. Globalization would not be possible without transport and the ability to manage complex organizations.”*

Wisaret al. (2013) (p.195)

Temos como definição de exportação a atividade de venda para o exterior de produtos e serviços produzidos no próprio país; por seu turno, a importação define-se pela compra de determinado produto, produzido em outros países.

A economia pode ser avaliada através do indicador: saldo da balança comercial. O saldo da balança comercial consiste na diferença entre as exportações e as importações.

***Saldo da Balança Comercial = Exportações – Importações***

Quando, em determinado país, as exportações são superiores às importações então diz-se que a economia está perante um *superávit* comercial. Se pelo contrário, se importa mais do que se exporta, esse momento designa-se por *déficit* comercial. Pode também acontecer

um equilíbrio comercial, em que a quantidade do que se exporta é exatamente a mesma daquilo que se importa.

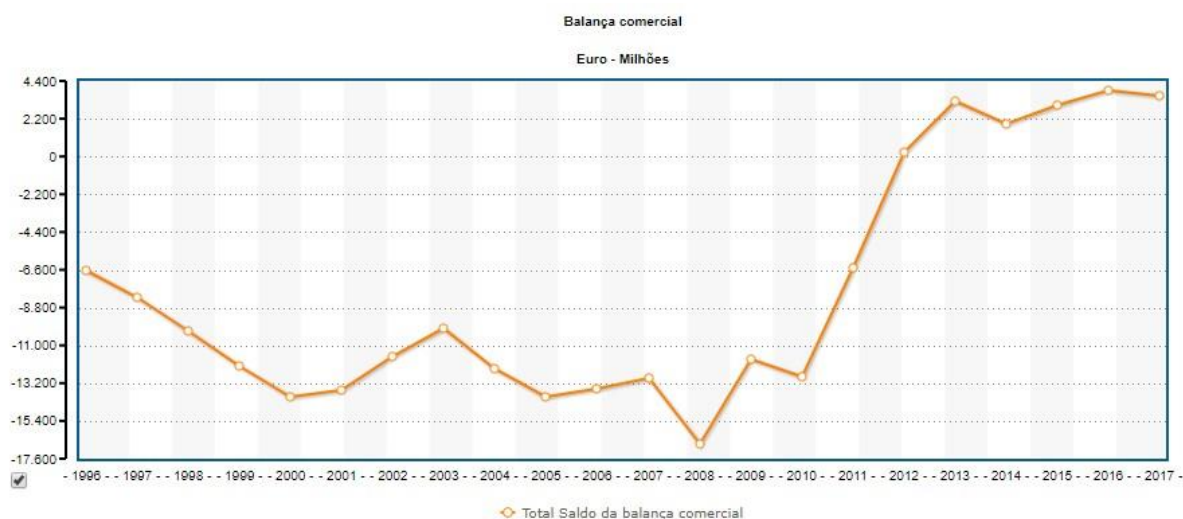


Figura 17 - Saldo da Balança Comercial, em Portugal

Fonte: PORDATA [7]

Na figura 17., pode-se observar o gráfico que representa o saldo da balança comercial portuguesa, desde 1996 até 2017. Verifica-se que até 2012, o saldo da balança comercial foi negativo, *déficit* comercial (sendo que 2006 foi o ano que registou o saldo mais negativo neste intervalo de tempo). Apartir de 2012 até 2017 passamos de *déficit* comercial para *superávit* comercial (tendo sido em 2016 que se obteve um saldo da balança comercial mais positivo). Há um ponto, perto de 2012, em que o saldo é nulo, aquando da transição de *déficit* comercial para *superavit* comercial.

## 2.7 Importância da Documentação no Transporte Marítimo (BL)

---

Muito embora tal não seja facilmente perceptível, grande parte da população mundial beneficia desta troca de bens e serviços. Para que a troca de bens e serviços seja feita em

segurança e obedecendo a todas as regras existem documentos que se fazem acompanhar pela mercadoria.

No capítulo seguinte apresentam-se todos os documentos utilizados pela empresa onde decorreu o estágio. Porém, parece ser importante referir aqui a importância do documento de transporte, conhecido por conhecimento de embarque ou pela expressão inglesa *Bill of Lading*, por ser considerado o documento de maior importância.

O armador (*shipmanager*) ou o agente marítimo (caso esteja a representar o armador) é o responsável pela emissão deste documento de transporte, *Bill of Lading*, no qual se compromete a transportar a mercadoria, sobre determinadas condições, em troca do pagamento de um valor, o frete. O exportador informa o armador quem será o recebedor da mercadoria, informação que tem de constar no documento, entre outras informações sobre as quais se falará no capítulo III. Este documento permite também que a mercadoria seja endossada a outra pessoa, ou entidade, de maneira que esta seja o novo responsável pela importação.

Pode então dizer-se, em jeito de conclusão, que a utilização deste documento no transporte marítimo é fundamental pois é o contrato de transporte, onde se especificam características da mercadoria (peso, quantidades, volume); se indicam qual o recebedor e o notificado entre outros aspetos, tais como os portos de origem e de destino. É o documento que serve de prova de que a mercadoria foi entregue para ser transportada, que se encontra em boas condições e evidencia também a titularidade da mercadoria. É muito importante referir que sem apresentação deste documento a mercadoria não é liberada.

## Capítulo III – Documentação para o transporte marítimo

Neste capítulo explica-se em que consiste cada documento utilizado no transporte marítimo tanto à exportação como à importação.

### 3.1 Documentação Customer Service

---

Numa fase inicial o departamento dos sales/comercial negocia com o cliente o o valor do frete e informa o mesmo sobre aspetos como o *transit time* (tempo que demora a viagem), o pay load (peso máximo do contentor) e a validade da proposta (duração da proposta oferecida ao cliente).

No processo documental da exportação, depois da negociação pelo departamento dos sales, os clientes contactam o departamento de customer service para reserva dos contentores, resultando nos três seguintes documentos:

#### **3.1.1 Booking – Confirmação de Reserva**

À exportação é necessário por parte do exportador fazer a reserva do espaço e do contentor ao agente de navegação responsável pela exportação. A reserva consiste em informar qual a mercadoria a transportar, a capacidade do contentor, o destino, o destinatário, o notificado, o peso da mercadoria, se é mercadoria perigosa ou se é mercadoria refrigerada. Todas estas informações deverão ser fornecidas por parte do exportador 36 horas antes das operações do navio iniciarem, de maneira a que os manifestos de exportação sejam transmitidos via EDI - *Electronic Data Interchange*, 24 horas antes das operações do navio iniciarem. Destes elementos fornecidos por parte do exportador resulta um documento probatório desta reserva, chamado de *Booking* – Confirmação de Reserva. (Anexo I)

### **3.1.2 Booking Confirmation – Container Deliverance**

O documento que se segue é o *Booking Confirmation – Container Deliverance*, que consiste na descrição das instruções a serem enviadas ao destino.

Como apresentado no Anexo II, a origem através deste documento informa o destino sobre:

- ✓ quantidade de contentores
- ✓ número dos contentores
- ✓ selos
- ✓ tipo e número de contentor
- ✓ peso de cada contentor
- ✓ navio
- ✓ viagem
- ✓ shipper
- ✓ consignee
- ✓ Número do BL – *Bill of Lading*
- ✓ POL – *Port of Loading*
- ✓ POD – *Port of Discharge*

### **3.1.3 Import Booking Confirmation**

Este documento é a confirmação de reserva por parte do destino. O destino confirma o booking depois de enviadas as instruções, onde estão implícitas todas as medidas que vigoram no destino.

Mais uma vez, este documento menciona tudo referido no ponto anterior. O anexo III é um exemplo de um Import Booking Confirmation de carga perigosa, como assinalado na descrição da mercadoria.

## 3.2 Documentação Exportação e Importação

---

### 3.2.1 *Bill of Lading* – Contrato de Transporte Marítimo

Em 1921, a International Law Association, proporcionou que transportadores, seguradoras e companhias de navegação se debatessem acerca da criação do documento com intenção de apurar e evidenciar no mesmo as responsabilidades na transação de mercadorias internacional por mar. Este documento baseou-se nas Regras de Haia, que em agosto de 1924, na Convenção de Bruxelas, viriam a ser aprovadas. Atualmente são conhecidas por Regras Haia-Visby, devido a alterações que sofreram em 1968 pelo Protocolo Visby e em 1979 com o Protocolo DES.

Este documento é o *Bill of Lading*, um dos mais importantes na transação de mercadorias por via marítima, visto ser a prova de que a mercadoria foi rececionada na origem e que irá ser entregue no destino. A mercadoria faz-se sempre acompanhar deste documento, até à chegada ao destino previsto. Neste documento estão presentes os principais intervenientes deste contrato:

- ✓ Carregador ou expedidor “a pessoa que remete a mercadoria ao destinatário por intermédio do transportador e cujo o nome e endereço deve constar da guia, seja o próprio, seja outra pessoa que disso se incumbiu.” (Proença, A. et al; 2004)
- ✓ Recebedor ou destinatário “a pessoa a quem, nos termos da guia, o transportador deve fazer a entrega da mercadoria. Essa pessoa pode ser o próprio expedidor ou terceiro, normalmente o comprador ou um representante” (Proença. et al.; 2004)
- ✓ Consignatário ou notificado “é uma terceira pessoa ou entidade que tem interesse na mercadoria” e “a quem deve ser entregue a mercadoria caso figurem ambos na guia de transporte”. (Proença et al.; 2004)

No BL está detalhada toda a informação relativa ao embarque como: o nome do navio; os portos onde vai carregar e descarregar a mercadoria; descrição, quantidade, peso e volume da mercadoria; número do contentor; número do selo e se o frete é pago na origem (freight prepaid) ou no destino (freight collect). Neste documento também está explícito qual

o estatuto da mercadoria: C, de Comunitário (que pertence à União Europeia) ou N de Não Comunitário (que não pertence à União Europeia).

O *Bill of Lading* pode ser apresentado como Original (Anexo IV) ou *Seawaybill* (Anexo V). A apresentação de *Seawaybill* permite que a mercadoria seja liberada de imediato. No entanto se estivermos perante um BL Original, a mercadoria apenas será liberada com a entrega do documento e identificação da pessoa. Quando existe um novo shipper o BL a emitir é um Master Waybill ou Master Original, e um BL House e é neste último que se coloca o novo shipper.

No caso de mercadoria que segue para o Estados Unidos, a todas as companhias ou operadores autorizados registados na Alfândega Americana é-lhes atribuído um *SCAC CODE*, um código específico exigido desde os atentados de 11 de setembro para maior segurança. Os operadores ou agentes que não estão registados podem utilizar um *SCAC CODE* de uma companhia registada se forem agentes que demonstrem que são de confiança no mercado e transmitam alguma segurança à companhia que cede o *SCAC CODE*.

### **3.2.2 Manifesto de Carga**

O manifesto de carga (Anexo VII) é uma lista de todos os contentores embarcados. O conteúdo deste documento é o mesmo do BL. Quando existem cargas perigosas, refrigeradas ou até cargas que excedem o tamanho da flete, são anunciadas para que o capitão coloque o contentor em local estrategicamente estudado, evitando imprevistos. À exportação, depois de todos os elementos de carga enviados pelo exportador, estarem devidamente inseridos no sistema e aprovados pelo mesmo, é que se emite o BL e o Manifesto de Carga. De seguida o manifesto é enviado para todos os portos previstos para cada viagem. À importação reúnem-se todos os manifestos originais, que foram previamente enviados pelos portos de origem e entregam-se na Alfândega. Tanto à exportação como à importação tem de se dar conhecimento de toda a mercadoria a chegar ou a sair, através da Janela Única Portuária (JUPII) é um sistema informático criado pelos portos portugueses juntamente com a Autoridade Tributária Aduaneira, onde é gerida toda a informação relativa a escalas dos navios assim como todas as movimentações das mercadorias.

### **3.2.3 Lista de Carga**

A lista de carga está relacionada com a exportação. Assim como o manifesto, a lista de carga é enviada para todos os portos nos quais está previsto desembarcarem os contentores.

Nesta lista estão mencionados todos os contentores carregados na origem e toda a informação importante relacionada com os contentores é referida neste documento:

- ✓ Número do contentor
- ✓ Número do selo do contentor
- ✓ Tipo de contentor
- ✓ Tara – peso do contentor vazio
- ✓ VGM (Verify Gross Mass) – peso total do contentor.

### **3.2.4 Lista de Descarga**

A lista de descarga é idêntica à lista de carga, a diferença é que nesta lista estão mencionados todos os contentores que descarregaram no destino.

A título de exemplo, antes de chegarem a Portugal, todos os navios passam por Roterdão. Roterdão funciona como escala à importação e à exportação. No dia seguinte à saída do navio de Roterdão, é enviada uma lista de todos os contentores carregados que vai ser comparada com a lista de descarga, obtida por um sistema interno da empresa. O que se pretende é que ambas as listas estejam de acordo, caso tal não se verifique tem de se contactar Roterdão para se saber qual o motivo pelo qual determinado contentor não embarcou ou se sucedeu algum outro imprevisto.

### **3.2.5 Avisos de Chegada**

Os avisos de chegada (Anexo VII), também conhecidos de Arrival Notice, estão associados à importação. Têm como objetivo avisar o recebedor da mercadoria que a mesma vai chegar. Este documento é enviado ao recebedor, via e-mail, uns dias antes do navio

chegar. A informação que o importador irá receber através deste documento é: data prevista para a chegada do navio, nome do navio e viagem, qual ou quais os contentores que estão a chegar para o importador em questão, número e tipo de contentor.

### **3.2.6 T2L**

Existem portos (como, por exemplo, o porto da Madeira), chamados portos francos que embora sejam comunitários têm outro tipo de legislação. Esta obriga à apresentação do documento T2L, documento que aprova que a mercadoria é comunitária. A origem é quem emite este documento.

### **3.2.7 Declarações Sumárias**

A declaração sumária – DS (Anexo VIII), é um código aduaneiro comunitário, que a empresa gera através da Janela Única Portuária.

Os operacionais abrem o navio na JUPII, inserindo a contramarca e a escala. A empresa faz um upload, para a entrada do manifesto, via EDI na JUPII, segundo o disposto no Diário da República Eletrónico<sup>2</sup>. Assim que o manifesto é aprovado por parte da Alfândega são geradas as declarações sumárias. Este procedimento é realizado antes do navio chegar, pois é através deste código que a Alfândega obtém informações acerca das mercadorias que vão chegar.

---

<sup>2</sup> Portaria n.º 767/2007: Estabelece as formas e as condições gerais de acesso ao serviço de declarações electrónicas na Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo e define as modalidades de envio por transmissão electrónica de dados, o regime de dispensa de entrega de documentos e os casos de obrigatoriedade de apresentação de declarações electrónicas [5]

## Capítulo IV – Estudo de Caso

### 4.1 Road Map

---

Neste capítulo serão reproduzidos todos os processos específicos do departamento de documentação da empresa onde foi realizado o estágio.

#### **4.1.1 Exportação – Customer Service (Bookings)**

Como referido anteriormente o departamento de *customer service* é contactado pelos clientes, futuros exportadores, para reserva do espaço e do contentor. O exportador depois do contacto envia via correio eletrónico instruções para o embarque, onde informa o número de contentores, a tipologia do contentor, a mercadoria a transportar e o destino da mercadoria e se pretende que a mercadoria seja entregue na casa do destinatário.

1. Numa fase inicial, este departamento analisa o estado e a existência dos contentores. No momento de escolher os contentores, optam pelo sistema FIFO (First In, First Out), ou seja, são utilizados os contentores que estão estacionados no parque há mais tempo.
2. Depois de já terem em sua posse as instruções de embarque é associado o(s) contentor(es) aos respetivos clientes, podem então começar a tratar do *Booking*: Confirmação de Reserva. Quando este documento, que comprova a reserva efetuada, se encontra pronto é enviado para o cliente, informando-se o mesmo do número e do tipo de contentor que lhe foi associado, bem como da data limite de entrega do contentor na doca.
3. De seguida é preparado o documento a ser enviado para o destino com toda a informação do embarque em questão, o *Booking Confirmation – Container Deliverance*, que dá conhecimento ao destino que esta reserva foi feita na origem.
4. Mais tarde, a origem receciona o *Booking Confirmation – Container Deliverance*, por parte do destino, de maneira a ter a confirmação do *Booking*. O envio deste

documento funciona como “prova” de que o destino teve conhecimento desta reserva.

5. Quando tratados estes documentos, é inserido o valor do VGM (*Verify Gross Mass*) fornecido pelo cliente, caso este valor não esteja no sistema os contentores ficam impedidos de entrar no Terminal de Contentores. O despachante, transitário ou cliente entregam os documentos (packing list e uma declaração de exportação) ao armazém de exportação. O contentor tem cinco dias livres para estar parqueado no terminal (Yilport). Se pretender entrar na doca antes dos cinco dias livres poderá fazê-lo, mas com custos e, perdendo o direito aos dias livres a que tinha direito. Os contentores podem ser rececionados na doca até às 23:30h do dia anterior à saída do navio. Toda a organização do transporte até ao porto na origem, assim como a entrega (quando necessários) no destino é gerida também por este departamento.

Para terminar temos o fecho do navio:

- ✓ Envia-se para os clientes a confirmação da saída do navio;
- ✓ Faz-se a marcação dos transportes;
- ✓ Confirmam e informam-se datas de entrega da mercadoria na casa do destinatário;
- ✓ Faz-se a conferência das faturas nas quais estão evidenciados custos relativos aos contentores reefer e custos relacionados com o tempo de permanência na doca (um contentor reefer apenas pode estar três dias na doca caso contrário terá custos extra), ligação do contentor reefer à corrente, custos de transporte, a emissão do BL, controlo da temperatura e aluguer de equipamento da empresa, são alguns exemplos dos custos previstos nestas faturas.

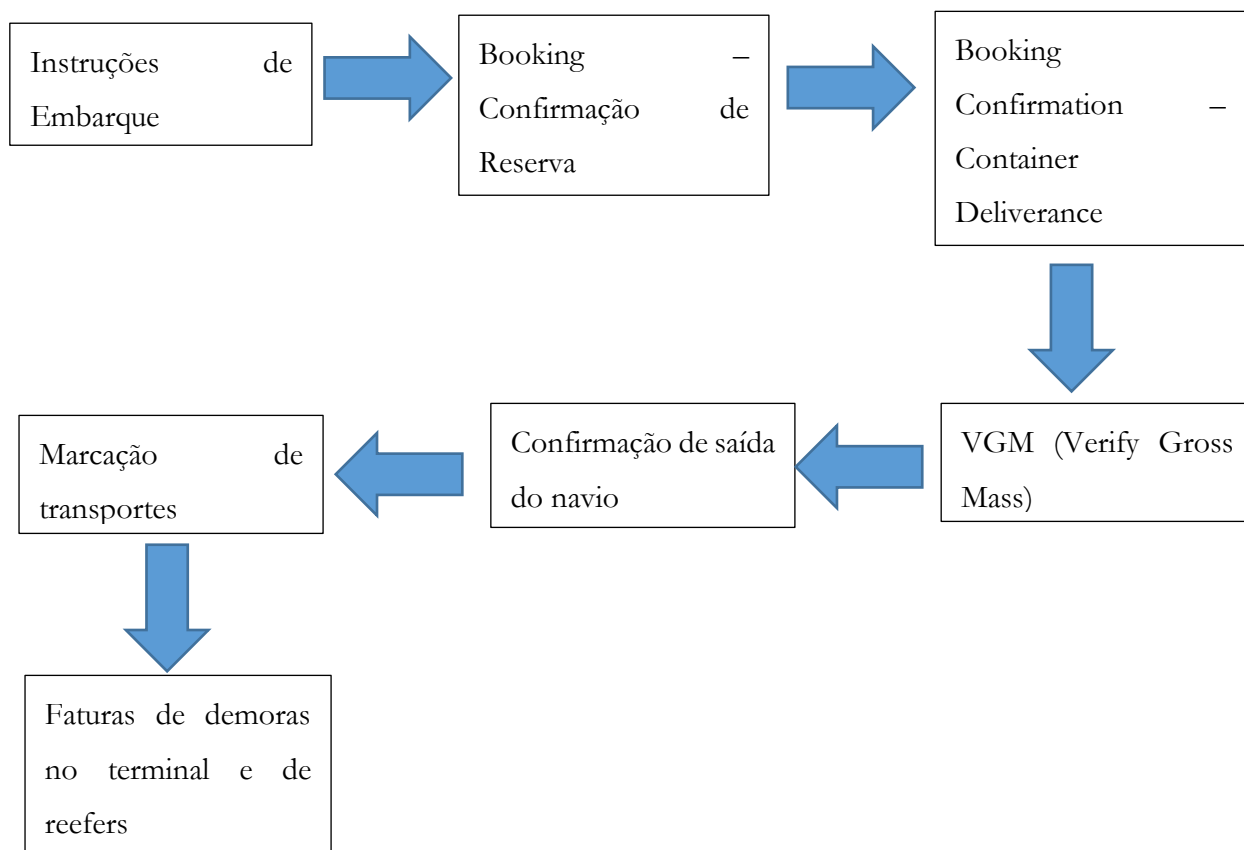


Figura 18 - Fluxograma de Processos Exportação Customer Service

#### 4.1.2 Exportação – Documentação

O departamento de documentação divide-se em exportação e importação. Para começar descrevem-se os processos da exportação.

A documentação recebe toda a informação referente ao embarque (além das instruções de embarque já enviadas pelo cliente, obtém mais dados, pois nesta altura o booking já foi feito). Com todas as informações necessárias referentes ao embarque em questão, pode-se começar a preparar o *Bill of Lading* conhecido também por conhecimento de embarque assim como o manifesto de carga.

1. Aquando da realização do BL, numa primeira fase verifica-se se os elementos enviados pelo cliente estão corretos, ou se ficam a faltar informações importantes para o embarque. Se assim for aguarda-se o envio de novas instruções por parte do cliente. Quando o BL e o manifesto de carga são impressos, faz-se uma nova comparação dos elementos inseridos no sistema com as instruções do cliente, para evitar qualquer tipo de erro. Por fim, o *Bill of Lading* é enviado para o cliente para que este aprove o documento. Caso verifique que não se encontra de acordo com o pretendido são feitas de imediato as alterações.
2. Via EDI - *Electronic Data Interchange*, são inseridos todos os BL no sistema interno da empresa, para informar todos os escritórios de toda a carga que vai embarcar em determinada viagem. São enviadas também cópias dos BL's e dos manifestos de carga.
3. Depois de enviados os BL's para o sistema, é feita a atualização da informação, ou seja, verifica-se se a informação inserida está correta e acrescenta-se o destino final da mercadoria, ou em alguns casos, como o Japão e os Estados Unidos da América acrescentam-se outros dados específicos a cada país. A Alfândega Japonesa por exemplo exige que no BL estejam todos os contactos do destinatário e do notificado. Já os Estados Unidos da América, como já foi referido anteriormente, obrigam à apresentação do *SCAC CODE*, caso contrário a mercadoria não é aceite na alfândega Americana. Posteriormente às alterações feitas e verificação das mesmas faz-se a transferência dos BL's no sistema.
4. Nesta altura, já se pode enviar o manifesto de carga para Alfândega e para a APDL - Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo. No caso do envio para Alfândega o manifesto vai carimbado e assinado.
5. A lista de carga é atualizada diariamente até à data de entrega dos contentores, no sistema do terminal. A documentação já mencionada e a lista de carga são enviadas para todos os portos que o navio vai escalar.

Para fechar o navio:

- ✓ No dia em que chega o navio é inserido o câmbio, informação retirada do Banco de Portugal. Com o câmbio acrescentado, e uma vez que o departamento sales/comercial já tinha previamente adicionado os valores a serem debitados, é então possível imprimir as faturas;

- ✓ Segue-se então o tratamento das faturas, que consiste em separar e enviar por correio as mesmas, para os clientes;
- ✓ Para finalizar todos os documentos são arquivados em pastas e separados por navio.

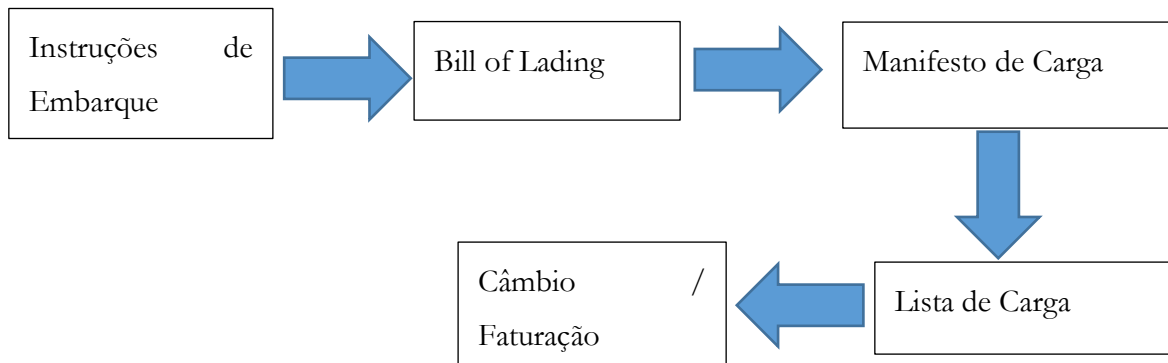


Figura 19 - Fluxograma de Processos Exportação

### 4.1.3 Importação

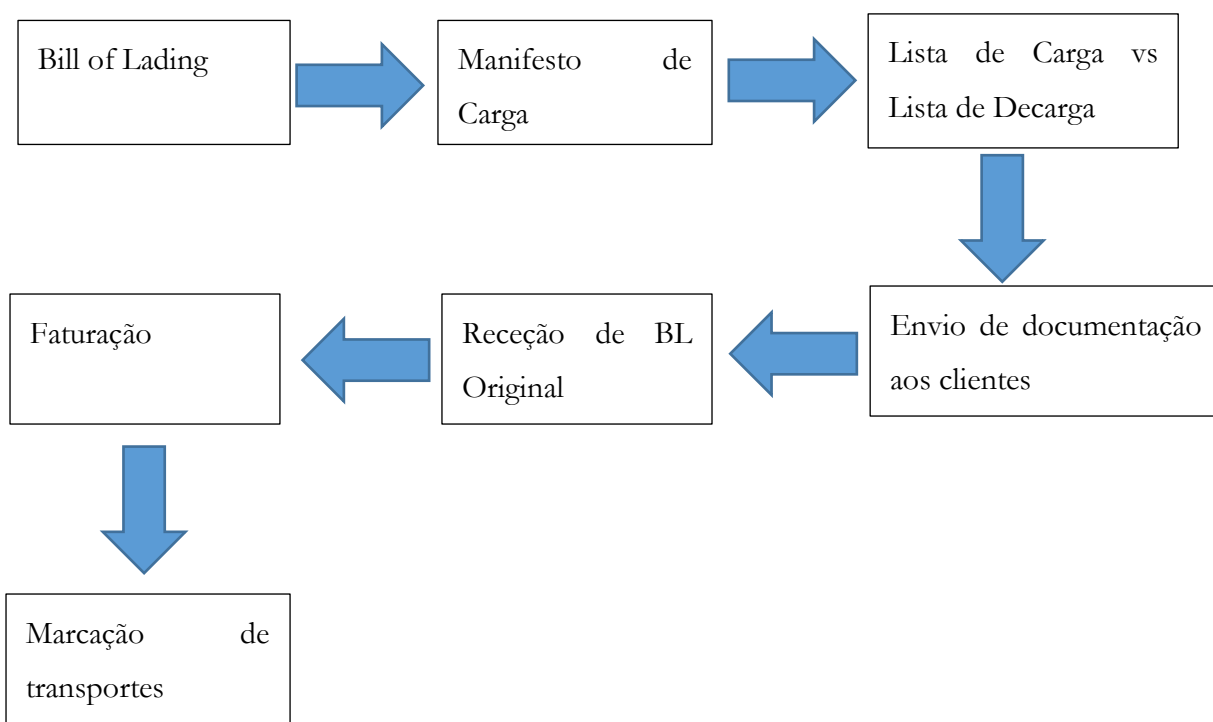
Ainda no departamento da documentação existe a área da importação. Uma maneira de se entender melhor a importação é pensar no sentido contrário ao da exportação. Tudo que na exportação é enviado significa que à importação é rececionado.

1. Inicia-se este processo por descarregar o ficheiro EDI e analisar os emails referentes a este embarque, para assim se ter acesso aos BL's e aos manifestos de carga.
2. No dia seguinte à saída do navio de Roterdão é rececionada uma lista com todos os contentores carregados, que irá ser comparada mais tarde com a lista de descarga.
3. O terminal é informado, através do envio de um ficheiro EDI, dos contentores que vão chegar.
4. Os contentores que transportam carga perigosa e os contentores reefer tem de ser anunciados, pois o seu transporte tem outras especificidades.

5. Informa-se internamente e também os operacionais da chegada dos contentores (lista de descarga).
6. Reúnem-se todos os manifestos de carga originais para entregar na Alfândega.
7. Os BL's e os avisos de chegada são impressos e enviados para os clientes, via e-mail, para conhecimento da chegada do navio assim como do prazo limite para levantamento dos contentores. Foi feito um acordo entre a empresa e a Yilport (empresa que detém a concessão do terminal), que se traduz na autorização imediata de saída de todos os contentores, excepto a clientes que mediante a documentação estão interditos de levantar os mesmos. Apenas os clientes com BL Seawaybill têm saída imediata, os outros terão de entregar os documentos originais e fazer o pagamento das faturas, para que seja dada a autorização de saída dos contentores.
8. Faturação, verifica-se se está tudo em conformidade com os contratos acordados com a parte comercial e consoante as tabelas em vigor. Depois desta análise são enviadas as faturas para os clientes, por e-mail e por correio. Assim o cliente poderá efetuar o pagamento da fatura e entregar os originais para que lhe seja autorizada a saída do contentor.
9. Os contentores reefer só são faturados aquando da sua saída do terminal e de acordo com a tabela de reefer (devido aos custos de ligação à corrente, controlo de temperatura, fornecimento de energia, *download* de temperatura (registo da temperatura), inspeção veterinária). Se permanecerem no terminal mais de cinco dias, incorrem em demoras (quando se ultrapassam os dias livres dados pelo terminal), já as paralisações (quando se excedem os dias livres cedidos pela empresa) são debitadas passados sete dias. No entanto, quando se ultrapassa os sete dias já se está a incorrer em ambas.

Para o fecho do navio:

- ✓ Contactam-se os clientes para coordenar os transportes;
- ✓ Envia-se para a transportadora a cópia dos BL's a serem transportados e informa-se da data, local e hora a ser entregue o contentor;
- ✓ Arquiva-se todo o processo.



*Figura 20 - Fluxograma de Processos Importação*

## Capítulo V – Recomendações

### 5.1 Análise e Proposta

#### 5.1.1 Análise SWOT

A melhor forma de se conseguir concluir quais os procedimentos que estarão a influenciar a empresa numa vertente mais positiva, ou por outro lado numa vertente negativa, será através de uma análise SWOT.

<b>Pontos Fortes</b>	<b>Pontos Fracos</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Boa base de dados, onde estão presentes clientes e ainda possíveis clientes;</li><li>• Conhecimento do mercado;</li><li>• Recursos humanos com formação na área e domínio dos processos;</li><li>• Proximidade ao cliente - oferece serviços vantajosos para o cliente;</li><li>• Facilidade em contactar – através de atendimento telefónico, via e-mail e também pessoalmente.</li><li>• Setor que promove a globalização, as exportações e as importações oferecem-nos a oportunidade de usufruir de um produto específico de outro país.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Diversos sistemas de informação;</li><li>• Falta de integração de alguns dos sistemas utilizados.</li><li>• Repetição da inserção de informação aquando da realização da documentação.</li><li>• Envio de documentos tardio, devido à demora do sistema.</li></ul>
<b>Oportunidades</b>	<b>Ameaças</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Inserção de um novo sistema informático.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Falta de partilha de informação relativa a clientes.</li><li>• Sistemas demorados, que condicionava a tarefa de gerar documentos</li></ul>

Os pontos fortes e fracos analisam a empresa a nível interno, dando a possibilidade à empresa de agir. Já a nível externo (oportunidades e ameaças), a empresa tem interesse em atenuar as suas ameaças e aproveitar as oportunidades.

Os pontos fracos devem tornar-se em pontos a melhorar na empresa, neste caso a proposta de melhoria seria a integração dos sistemas de informação, de maneira a eliminar tarefas que não acrescentam valor à empresa.

### **As Is**

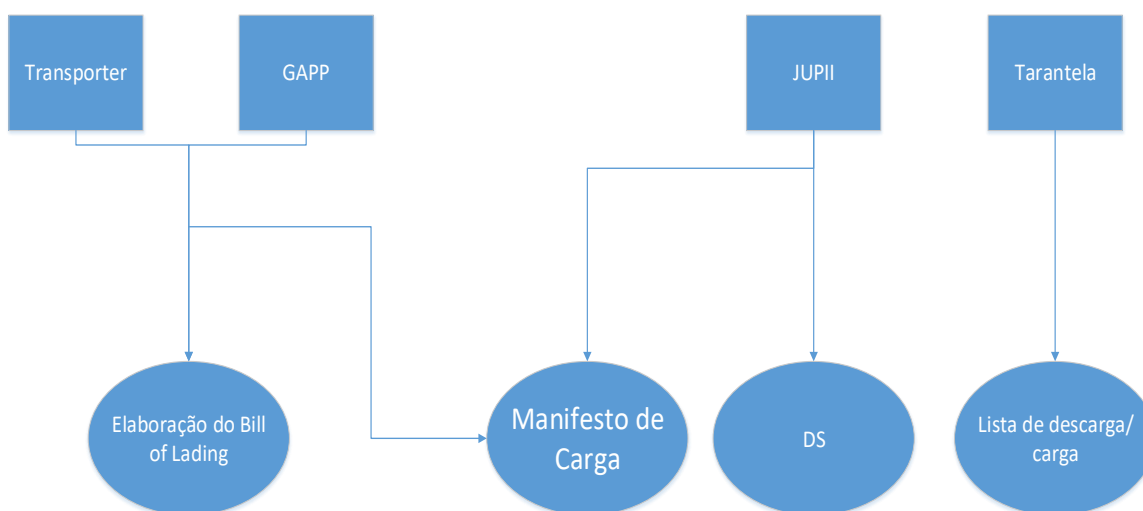


Figura 21 - Fluxograma Sistemas de Informação

No fluxograma que se apresenta acima, figura 18, estão esboçados os sistemas de informação utilizados para a produção da documentação. Como se pode observar, para a elaboração do Bill of Lading são utilizados dois sistemas (Transporter e GAPP); o manifesto de carga requer a utilização de três sistemas Transporter; GAPP e JUPII; a declarações Sumárias são geradas na Janela Única Portuária (JUPII) e as listas de carga e descarga resultam do anúncio dos contentores no sistema da Yilport chamado de Tarantela.

### **As To Be - Trabalho Futuro**

Para a elaboração de toda a documentação utilizaram-se diversos sistemas de informação, que se complementavam. No entanto, existiam determinadas tarefas que se realizavam em determinado sistema de informação que se teriam de voltar a repetir aquando da utilização de outro sistema. Isto resulta na existência de alguns entraves no desenvolvimento dos processos como a diminuição de capacidade produtiva e pouca eficiência nos procedimentos.

Do trabalho realizado para este estágio, verificou-se que seria interessante a implementação de melhoria contínua Lean office, dentro da filosofia Lean Thinking.

“A partir do conceito de que o Pensamento Enxuto procura a eliminação de desperdícios e agregação de valor ao cliente, empresas começaram a adotar 16 essa cultura no setor administrativo. A aplicação dos princípios do Lean Thinking a atividades não manufatureiras é chamada de Lean Office (Escritório Enxuto). O fluxo de valor, nesse caso, consiste no fluxo de informações e de conhecimentos” (Andrade, 2014) (p.15 e 16)

De uma vertente mais teórica pode-se falar em *Lean* como uma solução para este problema, conceito desenvolvido pela Toyota em 2009, que se centra na satisfação das necessidades dos clientes, através da melhoria continua dos processos. A implementação deste método iria resultar na eliminação de atividades que não acrescentam valor à empresa.

Habitualmente este conceito é associado ao processo produtivo de uma empresa: aponta para o aumento da capacidade produtiva e redução de atividades que não acrescentam valor, não colocando em causa a qualidade do produto ou serviço. A inserção deste método tem como principais objetivos a melhoria do serviço ao cliente, a realização de diferentes e diversas tarefas, aumentar a versatilidade operacional reduzindo tempos de resposta aos procedimentos.

## Capítulo VI – Conclusões e Análise

---

O estágio decorreu numa empresa da área do shipping, no departamento da documentação que engloba as áreas da exportação e da importação. Foi na exportação que se iniciou o estágio, na qual se proporcionou a oportunidade de se preparar toda a documentação para os clientes que pretendiam exportar as suas mercadorias, essencialmente o documento *Bill of lading*. Na importação realizaram-se diferentes tarefas, como por exemplo, o envio dos avisos de chegada e faturação aos clientes, autorizar a saída dos contentores do terminal, separar BL *Seawaybill* de BL Original e validar documentação entregue pelos clientes.

Constata-se a necessidade de diferente documentação para o transporte marítimo, com maior destaque para o considerado documento fundamental nesta área, o *Bill of Lading*. Este documento destaca-se pelas suas funções: originar um contrato de transporte e um recibo de mercadoria, permitindo a libertação da mercadoria. O titular deste documento é o único autorizado a retirar o contentor da doca.

Depois de uma análise mais aprofundada, definiram-se os pontos fortes e os pontos fracos presentes na empresa. Visto o ponto fraco detetado estar relacionado com o uso de diversos sistemas de informação para a elaboração da documentação, foi proposto como um trabalho futuro a inserção do método de melhoria contínua Lean Office. A incorporação deste método na empresa irá eliminar procedimentos desnecessários, ou seja, a anulação dos mesmos apenas trará benefícios para a própria empresa como por exemplo: a nível da satisfação dos clientes, a nível do aumento da capacidade produtiva e aproveitamento do tempo da melhor forma.

## Referências Bibliográficas

- DIAS, João Carlos Quaresma – Logística global e macrologística. Lisboa: Edições Sílabo, Lda, 2005
- MOURA, Benjamim do Carmo – Logística Conceitos e Tendências. V. N. de Famalicão: Centro Atlântico, Lda, 2006
- COLE, Stuart; VILLA, Armand – Intermodalidade no transporte de carga: portos e hinterland, transporte marítimo, incluindo o de curta distância, 2006
- PEREIRA, T; Rodrigues A.; Resgate, F; Telhada, J.; Multicriteria Methodology to Mode of Transport Choice: The Portuguese case. XI Congreso Galego de Estatística e Investigación de Operacións. XICGPEIO 2013. Outubro 24-26, 2013 Corunha, Espanha.
- PEREIRA, T., Rocha, J., Telhada, J., & Carvalho, M. S. (2015, September). Characterization of the Portuguese SSS into the Europe: A Contribution. In International Conference on Computational Logistics (pp. 252-266). Springer, Cham. [https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-24264-4\\_18](https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-319-24264-4_18)
- PROENÇA, A.; Proença, J. – Transporte de Mercadorias. Coimbra: Almedina, 2004, 2ª Edição
- ROCHA, J. F. S. (2015, February 24) - Transporte marítimo de curta distância na União Europeia e em Portugal (Master thesis). Instituto Politécnico do Porto. Escola Superior de Estudos Industriais e de Gestão. Retrieved from <http://recipp.ipp.pt/handle/10400.22/5677>
- WISER, Philippe; Perret, F.; Jaffeaux, C – Essential of Logistics & Management – The Global Supply Chain: Lausanne, EPFL Press, 2013, 3ª Edição
- INE, I.P. - Estatísticas do Comércio Internacional 2016, Edição 2017 – Lisboa – Portugal
- INE, I.P. - Estatísticas dos Transportes e Comunicação 2016, Edição 2017 – Lisboa – Portugal
- SOARES, M. (2012, março) – Gestão de Transportes (Master Thesis). Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- COSTA, R. (2009, fevereiro) - Short Sea Shipping: Uma Solução Sustentável Para Cadeias Multimodais De Transporte De Mercadorias (Master Thesis) Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

FONSECA, A. (2008, fevereiro) - O Transporte Marítimo de Mercadorias (Master Thesis)  
Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

AGEPOR (2016) – Ações de Formação AGEPOR, 8ª Edição

ANDRADE, K. (2014) - Aplicação de Conceitos do Lean Office para Melhoria de Fluxos  
de Informação; Universidade de São Paulo Escola de Engenharia de Lorena.

[1][cited 22/04/2018]; available from:  
<http://www.infraestruturasdeportugal.pt/node/2272>

[2][cited 22/04/2018]; available from:  
<https://lloydslist.maritimeintelligence.informa.com/one-hundred-container-ports-2017#rankings>

[3][cited 03/05/2018]; available from: <http://www.shortsea.pt/sobre-nos/>

[4][cited 12/05/2018]; available from: [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime\\_transport\\_statistics\\_-\\_short\\_sea\\_shipping\\_of\\_goods](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Maritime_transport_statistics_-_short_sea_shipping_of_goods)

[5][cited 18/08/2018]; available from: <https://dre.pt/pesquisa/-/search/636183/details/maximized?jp=true>

[6][cited 25/11/2018]; available from:[https://www.apdl.pt/galeria-de-imagens-porto?p\\_p\\_id=31\\_INSTANCE\\_qMy2msWrXzUY&p\\_p\\_lifecycle=0&p\\_p\\_state=normal&p\\_p\\_mode=view&p\\_p\\_col\\_id=column-2&p\\_p\\_col\\_pos=1&p\\_p\\_col\\_count=2&\\_31\\_INSTANCE\\_qMy2msWrXzUY\\_redirect=https%3A%2F%2Fwww.apdl.pt%2Fgaleria-de-imagens-porto%3Fp\\_p\\_id%3D31\\_INSTANCE\\_qMy2msWrXzUY%26p\\_p\\_lifecycle%3D0%26p\\_p\\_state%3Dnormal%26p\\_p\\_mode%3Dview%26p\\_p\\_col\\_id%3Dcolumn-2%26p\\_p\\_col\\_pos%3D1%26p\\_p\\_col\\_count%3D2&\\_31\\_INSTANCE\\_qMy2msWrXzUY\\_struts\\_action=%2Fimage\\_gallery\\_display%2Fview&\\_31\\_INSTANCE\\_qMy2msWrXzUY\\_folderId=33530](https://www.apdl.pt/galeria-de-imagens-porto?p_p_id=31_INSTANCE_qMy2msWrXzUY&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_pos=1&p_p_col_count=2&_31_INSTANCE_qMy2msWrXzUY_redirect=https%3A%2F%2Fwww.apdl.pt%2Fgaleria-de-imagens-porto%3Fp_p_id%3D31_INSTANCE_qMy2msWrXzUY%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_pos%3D1%26p_p_col_count%3D2&_31_INSTANCE_qMy2msWrXzUY_struts_action=%2Fimage_gallery_display%2Fview&_31_INSTANCE_qMy2msWrXzUY_folderId=33530)

[7][cited 25/11/2018]; available  
from:<https://www.pordata.pt/Portugal/Balan%C3%A7a+comercial-2594>

## Anexos

---

## Anexo I

--	--

## CONFIRMAÇÃO DE RESERVA

**Data:** \_\_\_\_\_

Cliente: Navio Nacionalidade Porto de Carga Porto de Descarga	Viagem Reserva Nº Recepção Entrega	
Navio Transbordo : Porto de Carga:	V. Transbordo : P. de Descarga :	

Levantar Contentor(es) em: _____	Entregar Contentor(es) em: _____
----------------------------------	----------------------------------

Contentor	Tipo
-----------	------

- A armazenagem de contentores no terminal do TCL é gratuita nos primeiros 5 dias, incluindo o dia de operações do navio, após os quais serão debitados de acordo com a tabela em vigor do TCL (a contar desde o primeiro dia de estacionamento até à data de saída do navio).
- Com a entrada em vigor no dia 1 de Janeiro de 2011 da nova Regulamentação Aduaneira Comunitária destinada a reforçar a segurança e controlo sobre as mercadorias que entram e saem do território Aduaneiro da Comunidade, os Operadores Económicos passarão a ter que informar atempadamente (24H.) as Autoridades Aduaneiras, por via electrónica, de todas as mercadorias que irão entrar ou sair da Comunidade, e desta forma podermos cumprir com a nova Regulamentação, informamos os nossos clientes dos novos procedimentos a utilizar:
  - Exportação envio dos **elementos para elaboração do conhecimento de embarque 36H. antes das operações do navio**, por forma a podermos cumprir a Regra das 24H., que obriga a que os manifestos de exportação terão que ser transmitidos electronicamente até 24 horas antes das operações do navio, de forma a que as autoridades aduaneiras possam exercer a sua actividade de supervisão e controlo;
  - Informação do Código Harmonizado da mercadoria a 6 dígitos;
  - Informação do número de contribuinte (EORI nr.), das entidades intervenientes na elaboração do BL;
  - Para carga não Comunitária terão de enviar cópia do despacho ou informar os números das Declarações de Exportação (DUs) juntamente com a Data de Emissão e Estância Aduaneira.
  - Se o contentor for em Trânsito terá de ser mencionado o nr de documento da notificação ou Transito (MRN);

Informamos que a partir do dia 1 Julho entram em vigor os novos regulamentos no âmbito do SOLAS (Safety of Life at Sea Convention), passando o exportador/carregador ou seu representante a ser responsável por obter e declarar o peso bruto de cada contentor cheio (tara do contentor + peso da mercadoria), usando para o efeito um dos métodos aprovados pelas autoridades competentes.

A partir dessa data nenhum contentor cheio entrará no Terminal sem que o VGM (peso bruto verificado) tenha sido previamente anunciado. O mesmo tratamento será dado à operação do navio, pelo que, a partir de dia 1 de Julho nenhum contentor será carregado no navio sem que o VGM tenha sido previamente declarado.

Desta forma, aconselhamos os nossos clientes a procederem à pesagem de todos os contentores já a partir da próxima semana por forma a se evitarem custos extras no Terminal para navios que operem no período de transição.

*Obs.:A \_\_\_\_\_, informa que os detalhes completos da carga deverão ser-nos entregues 24 horas antes da saída do navio por força do manifesto electrónico. Obrigação*

*Siga o seu contentor em \_\_\_\_\_, opção "Tracking". A pesquisa pode ser feita por número do BL, Booking ou Contentor.*

## Anexo II

### BOOKING CONFIRMATION CONTAINER DELIVERANCE

---

**Vessel :**

**Voyage:**

**B/L :**

**POL :**

**POD:**

**PDel:**

**Final:**

**Shipper:**

**Consignee:**

**Contact: ;**  
**Phone: ;**  
**E-mail(s): ;**

<b>Container No.</b>	<b>Type</b>	<b>Seal</b>	<b>Weight</b>	<b>Date</b>	<b>Time</b>	<b>Reference</b>
----------------------	-------------	-------------	---------------	-------------	-------------	------------------

Please coordinate delivery of following containers:

**Delivery Point:**



## Anexo III

## Import Booking Confirmation

<b>To:</b>	<b>Attn:</b>	
<b>Vessel:</b>	<b>Voy No:</b>	<b>Delivery Point:</b>
<b>*Hazardous items - See Attached*</b>  <b>B/L Number:</b>  <b>Cargo Description:</b>  <b>POL:</b>  <b>POD:</b>  <b>PFD:</b>		

Job Number	Container No.	Type	Weight	Date	Time	Delivery/Load Reference
------------	---------------	------	--------	------	------	-------------------------

<b>Job Code Key: H = Hazardous, M = Merchant Haulage, R = Re-Pick</b>
<b>Special Instructions:</b>

Please check that all details are correct, this is written confirmation of your verbal booking. Should there be any Discrepancy, please contact the Import Operations Dept. on Telephone 01473 722030. If not advised, all resulting charges will be for your account.

At 1200hrs on working day prior to delivery your booking is considered firm - Any cancellation received after this time (including amendment to a future date) will incur the full wasted day charge as per the current ancillary tariff.

Should the container have been collected or en-route then full haulage rate for the job will be incurred.

offers 3 hours free for unloading. After this time vehicle detention will be incurred (per hour or part thereof) as per the current ancillary tariff. Please note that it is not responsibility to advise if free-time has expired.

Load & Go, where deliveries are collected directly from the quay to achieve a booked time we will agree a start time for the vehicle at which if the container is not available for collection, charges will apply either to hold the vehicle and or cancel movement. Subject to distance involved and the flexibility of the delivery point, it may be possible to hold the vehicle providing the driver can still complete the journey within a daily driving period.

## Anexo IV

SHIPPER \_\_\_\_\_

B/L NO. \_\_\_\_\_

CONSIGNEE \_\_\_\_\_

### COMBINED TRANSPORT BILL OF LADING

RECEIVED from the Shipper in apparent good order and condition unless otherwise indicated herein, Goods or Container(s) or package(s) said to contain the Goods herein mentioned, to be carried subject to all the terms and conditions provided for on the face and back of this Bill of Lading, from the place of receipt or port of loading to the port of discharge or place of delivery shown herein and there to be delivered. If required by Carrier, this Bill of Lading duly endorsed must be surrendered in exchange for Goods or delivery order. None of the terms of this Bill of Lading can be waived by or for Carrier except by express waiver signed by Carrier or its duly authorized agent.

NOTIFY PARTY \_\_\_\_\_

IN ACCEPTING THIS BILL OF LADING, Merchant agrees to be bound by all the stipulations, exceptions, terms and conditions on the face and back hereof, and the terms and conditions contained in Carrier's applicable tariff, whether written, typed, stamped, or printed, as fully as if signed by Merchant, any local custom or privilege to the contrary notwithstanding, and agrees that all representations, agreements or freight engagements for and in connection with Carriage of Goods are superseded by this Bill of Lading. On presentation of one or more original(s) of this Bill of Lading (duly endorsed) to Carrier by or on behalf of Holder, the rights and liabilities arising in accordance with the terms hereof shall (without prejudice to the terms of this Bill of Lading, or any rule of law or statute rendering them binding on Merchant) become binding in all respects between Carrier and Holder as though the contract evidenced hereby or contained herein had been made between them.

PRE-CARRIAGE BY \_\_\_\_\_ PLACE OF RECEIPT \_\_\_\_\_

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, on behalf of \_\_\_\_\_ Vessel, her owners, operators and charterers, has signed the number of Bill (s) of Lading stated below, all of this tenor and date, one of which being accomplished, the others to stand void.

OCEAN VESSEL \_\_\_\_\_ VOY NO. \_\_\_\_\_ PORT OF LOADING \_\_\_\_\_

\*See clause 7 (2)

PORT OF DISCHARGE \_\_\_\_\_ PLACE OF DELIVERY \_\_\_\_\_ \*FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REF.) \_\_\_\_\_

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

CONTAINER NUMBER	SEAL NO. MARKS & NUMBERS	NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES	KIND OF PACKAGES, DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
ORIGINAL					

DECLARED VALUE US\$ \_\_\_\_\_ IF SHIPPER ENTERS A VALUE, THE AD VALOREM RATE WILL BE CHARGED (SEE CLAUSE 24)

TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS) \_\_\_\_\_

FREIGHT AND CHARGES	REVENUE TONS	RATE	PER	PREPAID	COLLECT

EX. RATE	PREPAID AT	PAYABLE AT	PLACE AND DATE OF ISSUE
	TOTAL PREPAID IN LOCAL CURRENCY	NO. OF ORIGINAL B(S)/L	

SHIPPED ON BOARD THE VESSEL  
DATE \_\_\_\_\_ BY \_\_\_\_\_ BY \_\_\_\_\_

KBL 100 25.7.03

(STANDARD FORM FOR CONTAINER SHIPMENT)

ICS  
B/L

## Anexo V

SHIPPER

WAYBILL NO.

CONSIGNEE

NOTIFY PARTY

PRE-CARRIAGE BY

PLACE OF RECEIPT

OCEAN VESSEL

VOY NO.

PORT OF LOADING

PORT OF DISCHARGE

PLACE OF DELIVERY

FINAL DESTINATION (FOR THE MERCHANT'S REF.)

# WAYBILL NON-N' GOTIABLE

RECEIVED by the Carrier from the Shipper on the terms hereof the total number of Containers or packages said to contain Goods enumerated below in the box marked "Total No. of Containers or Packages (in words)" in apparent good order and condition (unless otherwise indicated herein) for Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading to the Port of Discharge or the Place of Delivery.

In consideration of Carrier's acceptance of the Containers or packages, the Shipper (on its own behalf and on behalf of all persons included in the definition of "Merchant" contained in the applicable standard form bill of lading) agrees that all terms on the face and back hereof apply. THE MERCHANT SPECIFICALLY AGREES THAT ITS ATTENTION HAS BEEN DRAWN TO AND THAT IT HAS ACCEPTED THE APPLICABLE "K" LINE STANDARD FORM BILL OF LADING ("THE CARRIER'S B/L"), THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF(S), AND THE CMI UNIFORM RULES FOR SEA WAYBILLS AS REFERRED TO IN AND INCORPORATED HEREIN BY CLAUSE 1 ON THE REVERSE HEREOF.

This Waybill supersedes any prior arrangements, agreements or representations by the Carrier, its agent or any other person, save for service contracts between the parties, and where applicable valid under the United States Shipping Act.

PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER

CONTAINER NUMBER	SEAL NO. MARKS & NUMBERS	NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES	KIND OF PACKAGES, DESCRIPTION OF GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT
<b>NON-NEGOTIABLE</b>					

DECLARED VALUE US\$

IF SHIPPER ENTERS A VALUE, THE AD VALOREM RATE WILL BE CHARGED (SEE CLAUSE 24 OF CARRIER'S STANDARD BILL OF LADING)

TOTAL NO. OF CONTAINERS OR PACKAGES (IN WORDS)

FREIGHT AND CHARGES

REVENUE TONS

RATE

PER

PREPAID

COLLECT

EX. RATE

PREPAID AT

PAYABLE AT

PLACE AND DATE OF ISSUE

TOTAL PREPAID IN LOCAL CURRENCY

NO. OF WAYBILLS

SHIPPED ON BOARD THE VESSEL

DATE

BY

BY

ICS  
WAYBILL

# Anexo VI

## CARGO MANIFEST

Local Vessel : Local Voyage :  
Port of Loading : Date of Sailing :  
Port of Discharge :  
-----  
Tranship Vessel : Tranship. Voyage:  
Transshipment POL Transshipment POD

Place of Receipt: /CY Place of Delivery :

Shipper : Consignee : Notify :

**Marcas**

**Mercadorias**

\* CT STATUS \*

Container Type / Description Seal Nr. Packs Kind Of Pack Tara (Kg) Gross Weight (Kg)

End of Consignment

## Anexo VII

--

### AVISO DE CHEGADA

Data: .....

Navio	Viagem	Processo
Porto de Carga	Data de Chegada	Contramarca
Porto de Descarga	Data de Saída	Nacionalidade
Navio Transbordo : AFIF	V. Transbordo : 004W	Processo
Porto de Carga :	P. de Descarga : ROTTERDAM	

Recepção	Tipo	: CY	Destino
Entrega	Tipo	: CY	

SHIPPER :  
 CONSIGNEE :  
 NOTIFY :

Contentor	Tipo	Selo	Volumes	Tara	Peso Bruto
					Total : [ 1X40HC]; Total Peso Bruto :15.840,00

Informamos todos os n/ estimados clientes que o(s) contentor(es) fica(m) à disposição de V. Exas. por um período grátis de 5 dias, contados a partir da data de descarga do navio, findos os quais os contentores estarão sujeitos às seguintes despesas (valores por dia):

ARMAZENAGEM – de acordo com a tabela vigente do TCL

PARALIZAÇÕES – (após os dias livres)

Contentores de 20' primeiros 5 dias 18€, do 6º ao 14º dia 30€, após 40€

Contentores de 40' primeiros 5 dias 30€, do 6º ao 14º dia 48€, após 60€

Para Equipamento Especial, como "REEFERS", "OPEN TOPS", "FLATS", "PLATFORMS", agradecemos a consulta da nossa tabela em vigor relativamente aos dias livres e valores a aplicar.

De acordo com as cláusulas do conhecimento de embarque, chamamos a atenção de V. Exas. que o(s) contentor(es) devem ser-nos devolvido(s) vazio(s) logo após o seu levante/Esvaziamento, em boas condições de re-utilização, limpos e sem detritos. Caso estas condições não sejam respeitadas, reservamo-nos o direito da sua não aceitação e responsabilizamos-vos por todos os custos inerentes a este facto.

NOTA: Compete aos carregadores prevenir os destinatários da expedição das suas mercadorias; a falta de envio deste aviso não poderá, portanto, dar direito a qualquer reclamação.

### Entrega de Contentores Vazios no Parque IRENFILIPA

Melhores cumprimentos,  
 Dept. Documentação



## Anexo VIII

Lista de Declarações Sumárias

Nº Doc:	Versão Doc:	Nº Proc:	Data/Hora:	Situação:	Navio:	Entidade Resp:
MAN2018004070	3	ESC201801060	25-05-2018 11:03	Aceite	IMO 9584487	Código: 504302159

Num. Manifesto:  
 Tipo de Movimentação: IMPORTAÇÃO  
 Nº Contramarca: 34012018001063

Nº	Ref. Doc.	Transporte	TipoData	Transportador	Declaração Sumária	Estado	Estado perante a alfândega
16					PTLEI340120180010630001	Aceite	sucesso

Partida	Declaração Sumária	Mercadoria	Equipamento
1	PTLEI34012018001063000101	BICYCLE HANDLE BAR BICYCLE SEAT POST TCLU9389648 FOB XINGANG, FREIGHT COLLECT ENS COLLECT ORDER NO.690304936 690305692 690305693 690306405 690305000	

Nº	Ref. Doc.	Transporte	TipoData	Transportador	Declaração Sumária	Estado	Estado perante a alfândega
17					PTLEI340120180010630002	Aceite	sucesso

Partida	Declaração Sumária	Mercadoria	Equipamento
1	PTLEI34012018001063000201	PACKING LIST ENVELOPE CONTRACT NUMBER:OPO5003703 FREIGHT COLLECT	TCKU2270984
1	PTLEI34012018001063000201	PACKING LIST ENVELOPE CONTRACT NUMBER:OPO5003703 FREIGHT COLLECT	KKTU8141292

Nº	Ref. Doc.	Transporte	TipoData	Transportador	Declaração Sumária	Estado	Estado perante a alfândega
18					PTLEI340120180010630003	Aceite	sucesso

Partida	Declaração Sumária	Mercadoria	Equipamento
1	PTLEI34012018001063000301	IQF LIGHT SALTED ATLANTIC COD FILLETS(GADUS MORHUA) THE SHIPPER HAS SET THE TEMPERATURE CONTROLS FOR THIS SHIPMENT IN CONTAINER NO.: TGHU9981105 AT: -18C	TGHU9981105

Nº	Ref. Doc.	Transporte	TipoData	Transportador	Declaração Sumária	Estado	Estado perante a alfândega
19					PTLEI340120180010630004	Aceite	sucesso

Partida	Declaração Sumária	Mercadoria	Equipamento
1	PTLEI34012018001063000401	I.Q.F. LIGHTLY SALTED ATLANTIC COD FILLETS (GADUS MORHUA) THE SHIPPER HAS SET THE TEMPERATURE CONTROLS FOR THIS SHIPMENT IN CONTAINER NO.: SEGU9184084 AT: -18C	SEGU9184084

Nº	Ref. Doc.	Transporte	TipoData	Transportador	Declaração Sumária	Estado	Estado perante a alfândega
20					PTLEI340120180010630005	Aceite	sucesso

Partida	Declaração Sumária	Mercadoria	Equipamento
1	PTLEI34012018001063000501	1072CTNS SURIMI CRAB BITE THE SHIPPER TTNU8353091 HAS SET THE TEMPERATURE CONTROLS	