



Escola Superior Náutica Infante D. Henrique

---



**As sobrestadias no transporte de graneis líquidos e a sua importância na competitividade dos portos portugueses**

---

Para obtenção do grau de Mestre em Gestão Portuária

**Pedro Manuel Nunes dos Santos**

---

Orientador : Mestre Fernando Cruz Gonçalves

Junho 2013

---



## **Agradecimentos**

Quero expressar os meus sinceros agradecimentos à Administração da Sacor Marítima S.A, por ter disponibilizado toda a documentação em seu poder, relativa às viagens analisadas no presente trabalho.

Página em branco

## Resumo

O transporte marítimo debate-se constantemente com um encargo de vários milhões de euros anuais, por sobrestadias incorridas pelos navios.

Os objetivos deste trabalho visam em primeiro lugar, determinar os fatores que originam as sobrestadias; e em segundo lugar, determinar de que forma será possível reduzir os tempos de sobrestadia e assim, minimizar os avultados montantes pagos aos armadores.

Para conseguir isto, procedeu-se à recolha de toda a informação disponível, relativa a todas as viagens efetuadas por navios transportadores de produtos petrolíferos refinados, de e para portos nacionais, durante o ano de 2011, operados pela principal companhia de navegação envolvida neste tráfego. Com os elementos relevantes foram construídas bases de dados e analisada a distribuição das sobrestadias, segundo a classe dos navios, a família de produtos transportados e o género de contrato de afretamento. Foi seguidamente calculada a participação de cada porto de escala, na totalidade das sobrestadias faturadas, registando os períodos de inatividade e respetivos motivos causadores de tempos perdidos.

Desconhecendo-se à partida a razão de ser de tais tempos em excesso, bem como os elementos geradores de sobrestadia, tomaram-se todas as variáveis como suspeitas e todos os *stakeholders* como possíveis contribuintes para as sobrestadias em questão.

Após identificados os principais polos responsáveis pela geração de sobrestadias, passou-se à enumeração de ações com possibilidade de reduzir a ocorrência dos indesejados períodos de inatividade. Tal conjunto de medidas, passam por uma revisão dos procedimentos operacionais e de segurança, pela promoção da simultaneidade de operações compatíveis entre si e pela otimização da gestão dos recursos existentes, tanto a nível de infraestruturas como de materiais e equipamentos a utilizar. Estas medidas têm o propósito de minimizar os tempos de estadia dos navios em porto, para além do tempo estritamente necessário para realizarem as suas operações comerciais e assim, reduzir drasticamente os montantes devidos por sobrestadia.

Palavras-chave: **sobrestadia; custos de transporte; estadia de navio; escala portuária; demurrage.**

## Abstract

Sea transportation struggles constantly with a costly burden of several million euros, paid annually due to demurrages incurred by ships.

This work aims in the first place to determine the facts that originate demurrage and in the second place, to determine in which fashion may be possible to reduce times on demurrage and thus, minimize the huge amounts paid to owners.

To achieve this, all the available information regarding all voyages performed by product tankers, from and to national ports, during the year 2011, operated by the main company involved in this trade, was assembled. With the relevant information, four databases were constructed and the demurrage distribution was studied, in terms of the classes of the vessels, the transported products' family and the kind of contract of affreightment. Each port's involvement in the overall demurrage invoice, was then calculated. The periods of inactivity at each terminal were analysed along with the causes for their lost times.

Not knowing at start, the motives for those excessive times, as well as the demurrage generating items, all variables were considered suspects and all stakeholders were taken as eventual contributors to the demurrages in question.

After the main demurrage generating vortices were identified, a series of actions destined to reduce the undesired lost times was forwarded. These measures involve a revision of both operational and safety procedures, the development of compatible simultaneous operations, and the optimization of the available resources, in terms of infrastructures as well as tools and equipments to be used. These proposed measures are intended to minimize the length of vessel's stay beyond the time strictly necessary to perform their commercial operations and thus, drastically reduce the amounts owed for demurrage.

**Keywords: demurrage; transport costs; port stay; port cal; demurrage claim.**

## Índice

Agradecimentos .....	i
Resumo .....	iii
Abstract .....	iv
Índice .....	v
Índice de Quadros .....	vii
Índice de Gráficos .....	ix
<b>1. Introdução</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1. Enquadramento do problema, revisão bibliográfica</b> .....	<b>2</b>
<b>1.2. Objetivos do trabalho</b> .....	<b>4</b>
<b>1.3. Metodologia seguida</b> .....	<b>5</b>
<b>1.4. Hipóteses</b> .....	<b>7</b>
<b>1.5. Limitações do estudo</b> .....	<b>7</b>
<b>1.6. Resumo dos resultados</b> .....	<b>8</b>
<b>1.7. Conteúdo dos capítulos</b> .....	<b>10</b>
<b>2. Matéria contratual; as regras do jogo</b> .....	<b>13</b>
<b>2.1 Contratos de fretamento</b> .....	<b>13</b>
<b>2.2 Carta partida</b> .....	<b>14</b>
<b>2.3 Conhecimento de carga</b> .....	<b>18</b>
<b>2.4 Broker</b> .....	<b>20</b>
<b>2.5 Asbatankvoy</b> .....	<b>21</b>
<b>2.6 Cláusulas adicionais</b> .....	<b>28</b>
<b>2.7 Statement of facts</b> .....	<b>29</b>
<b>3. As sobrestadias; um negócio colateral</b> .....	<b>31</b>
<b>3.1 Caracterização do problema</b> .....	<b>31</b>
<b>3.2 Análise de dados</b> .....	<b>31</b>
<b>4. Os Tempos Perdidos; a entropia do sistema</b> .....	<b>49</b>
<b>4.1 Sistematização dos dados</b> .....	<b>49</b>
<b>4.2 Análise dos dados</b> .....	<b>50</b>
<b>5. Otimização; uma luta multifrontal</b> .....	<b>67</b>
<b>5.1 Redução da taxa de sobrestadia</b> .....	<b>67</b>
<b>5.2 Incremento do laytime</b> .....	<b>67</b>
<b>5.3 Redução dos tempos perdidos</b> .....	<b>68</b>
<b>6. Conclusão</b> .....	<b>85</b>

<b>6.1</b>	<b>Súmula dos resultados</b> .....	85
<b>6.2</b>	<b>Limitações do estudo</b> .....	85
<b>6.3</b>	<b>Recomendações para pesquisa futura</b> .....	86
	<b>Referências bibliográficas</b> .....	87
	<b>Referências legislativas</b> .....	89

## Índice de Quadros

Quadro 1	Totalidade de sobrestadias por porto, valor em %	34
Quadro 2	Totalidade das escalas em porto, com e sem sobrestadia	36
Quadro 3	Tempos perdidos em portos nacionais (TC), em %	53
Quadro 4	Tempos perdidos pela frota VC, em %	57
Quadro 5	Tempos perdidos registados pela frota VC, por porto	61

Página em branco

## Índice de Gráficos

Gráfico 1	Viagens por contrato	31
Gráfico 2	Número de viagens por tipo de produto e contrato	32
Gráfico 3	Viagens por tipo de carga	33
Gráfico 4	Totalidade de sobrestadias por porto	35
Gráfico 5	Escalas com e sem sobrestadia	37
Gráfico 6	Viagens de importação por portos	38
Gráfico 7	Viagens de exportação por portos	39
Gráfico 8	Viagens afetas ao mercado nacional	40
Gráfico 9	Totalidade sobrestadias do mercado nacional	41
Gráfico 10	Sobrestadias por tipo de carga e portos	42
Gráfico 11	Sobrestadias afetas ao transporte de Químicos, por porto	43
Gráfico 12	Sobrestadias afetas ao transporte de Lubrificantes, por porto	44
Gráfico 13	Sobrestadias afetas ao transporte de CPP, por porto	45
Gráfico 14	Sobrestadias afetas ao transporte de DPP, por porto	45
Gráfico 15	Sobrestadias afetas ao transporte de LPG, por porto	46
Gráfico 16	Tempos perdidos em portos nacionais - frota TC	50
Gráfico 17	Caracterização dos Tempos Perdidos em portos nacionais - frota TC	53
Gráfico 18	Caracterização dos Tempos Perdidos - frota VC	58
Gráfico 19	Inatividade em portos nacionais - frota TC	60
Gráfico 20	Inatividade sofrida pela frota VC, por portos	62
Gráfico 21	Tempos perdidos por porto - frota VC	65

Página em branco

## 1. Introdução

Tendo observado o constante incremento do transporte de hidrocarbonetos refinados, com a intervenção de portos portugueses, seja em transferências internas seja participando em importações ou exportações, constatou-se uma grande rotatividade de navios envolvidos, bem como uma ligeira dilatação dos tempos médios necessários a completar cada viagem. Vários fatores poderão contribuir para tais prolongamentos. Considerando que uma viagem completa engloba no mínimo um troço de navegação, ao que se junta a estadia em dois ou mais portos de escala, verificou-se ultimamente um ligeiro acréscimo temporal daquele troço. Isto adveio do reforço das medidas de segurança da navegação, que redesenharam os principais corredores de tráfego em zonas mais afastadas da linha de costa, o que obriga os navios a percorrer mais milhas entre portos da mesma costa. Por outro lado, a necessidade sempre presente de redução de custos, tem vindo a ordenar aos navios o recurso à sua velocidade económica.

Quanto às estadias em porto, também têm demonstrado a sua própria dilatação. Tal facto é inicialmente compreensível, uma vez que não se assistiu nos últimos tempos a um aumento das infraestruturas portuárias, no que concerne à movimentação de combustíveis líquidos a granel. Este fenómeno tem contudo vindo a tomar proporções dignas de nota, refletindo-se financeiramente nos montantes pagos aos armadores dos navios, por motivo de sobrestadia.

Embora estes custos sejam pertença do afretador, eles chegam indiretamente aos vários clientes, e acabam reduzindo a competitividade de cada porto envolvido.

Tomando como fonte os dados de um único afretador nacional, constituindo este a companhia transportadora especializada no tráfego acima descrito, verificou-se que no ano de 2009, foram pagos 2 221 760 euros devidos a sobrestadia. No ano seguinte, este valor subiu para 7 250 457.46 euros, tendo no ano 2011, ascendido a 9 353 106.49 euros.

Tendo em consideração que idealmente, o afretador deveria ter o frete como despesa única do transporte marítimo, esse custo acrescido representa um forte golpe nas suas margens de lucro.

Concomitantemente, os tempos respeitantes a tais sobrestadias, representam uma possível ineficácia da exploração portuária. Concretamente, em 2011 os tempos contabilizados como sobrestadia e que deram lugar ao pagamento do montante acima mencionado, somaram 20 390 horas e 24 minutos. Considerando este tempo como o período global de

inatividade a que estiveram sujeitos os navios afretados durante o referido ano, ele equivale a ter dois navios e um terço (2.33) fundeados sem operar, o ano inteiro; transportando os restantes navios a totalidade da carga movimentada. Ou seja, se todos os períodos de inatividade pudessem ser concentrados em dois navios, operando todos os outros com a máxima eficácia, o transportador movimentaria a mesma quantidade de produtos, o afretador pagaria a mesma totalidade da verba faturada pelos armadores, e manteria mais de dois navios parados, os 365 dias do ano.

Não quer isto dizer que a ineficiência se encontra a bordo dos navios. A analogia descrita é meramente matemática. As causas que originaram tal aparente ineficácia, serão objeto de estudo do presente trabalho.

Como incentivo deste mesmo estudo, foi calculado que a totalidade das 393 viagens efetuadas durante o ano de 2011, envolvendo um total de 903 escalas em porto, foram contratadas pressupondo um tempo global de estadia de 19 566 horas. Uma vez que findo o ano, foram contabilizadas como sobrestadia 20 390 horas e 24 minutos, advém daqui que mais de 50% do tempo gasto pelos navios em porto, resulta de inatividade. Torna-se por isso necessário, apurar os fatores responsáveis por tais tempos acrescidos.

Este trabalho pretende por isso, analisar os fatores que originaram o pagamento de tão elevado montante referente a sobrestadias ocorridas durante o ano de 2011.

## **1.1. Enquadramento do problema, revisão bibliográfica**

Na indústria do transporte marítimo é consensual considerar a sobrestadia, um problema que pende sobre transportadores, carregadores e seus clientes (Wanke, Peter 2011). SPI Marine USA (2012), no seu artigo “*Five Easy Steps to Avoid Demurrage*” chega mesmo a afirmar que « virtualmente toda a viagem sofre alguma forma de atraso - o truque é assegurar que não será você a pagar por isso.»

Embora esta seja uma questão bem identificada e muito discutida, a esmagadora maioria da literatura existente dirige-se à abordagem jurídica do problema, fazendo-se muitas vezes acompanhar por um importante manancial de casos reais, tratados pelos tribunais competentes. Os detalhes contratuais que regem estas disputas são, segundo Carrier Credit Services, Inc. (2012), tão específicos que poucas pessoas fora do comércio marítimo parecem dominar. Daí a elevada oferta de livros no mercado explicando os meandros dos contratos de transporte, bem como dos contratos de fretamento, juntamente com manuais facultando toda a informação necessária à formulação de uma reclamação de sobrestadia.

Tudo isto se pode encontrar também em formato digital. São atualmente oferecidos via *internet*, os serviços de várias agências de corretagem, capazes de representar qualquer cliente que se sinta com direito a uma eventual compensação por motivo de sobrestadia.

Contudo, o que não está disponível na literatura pública, são estudos que demonstrem o impacto que as sobrestadias têm na economia empresarial. Diversos autores debruçaram-se particularmente sobre esse mesmo impacto, mas sobre a eficiência portuária, como Casaca, A.C.P. (2005) ou Legato & Mazza (2001). Segundo estes, a competitividade de um porto mede-se principalmente pelo adequado nível de serviços que presta às companhias de navegação. Lamentavelmente todos os estudos divulgados referem-se a terminais de contentores, pelo que as soluções para uma gestão portuária mais eficaz, assim como os algoritmos desenvolvidos para aumentar o escoamento das mercadorias e a rotatividade dos navios, não são aplicáveis a terminais petrolíferos.

Contactados via correio eletrónico analistas da área de *shipping* da BIMCO, o gestor de pesquisa e projetos da Intertanko, assim como a plataforma *enquires* da OCIMF, nenhuma destas entidades foi capaz de referir um trabalho sobre os custos acrescidos que representam as sobrestadias para os afretadores. Já em correspondência trocada com o editor da revista *Tanker Operator*, foi mencionado por este, um projeto desenvolvido pela BP Shipping, com vista ao ajustamento da chegada do navio a porto, em função da disponibilidade do terminal para efetuar a requerida operação comercial. Segundo a BP, não adianta um navio prosseguir à sua velocidade contratual rumo ao próximo porto, se este não disponibilizar um cais para atracação direta à chegada, ou se no exemplo de um porto de descarga, este não tiver tancagem suficiente para receber a carga transportada. Seria nestes casos mais sensato, pedir ao comandante do navio que efetuasse a viagem em velocidade económica, por forma a aproximar a sua hora de chegada, ao momento em que o terminal estaria disponível para o receber. A gestão desta navegação juntamente com o aconselhamento da melhor derrota em função das condições meteorológicas, seria entregue a uma empresa idónea e reconhecida por todas as partes. (Atualmente trata-se da empresa que desenvolveu o *software* necessário à implementação deste sistema.) Esta empresa seria a responsável por calcular o momento virtual da chegada do navio a porto. Este momento, calculado entre o primeiro ETA fornecido pelo navio, com base na velocidade de cruzeiro, e a hora real de chegada, é denominado *Deemed Arrival Time* (DAT) e corresponde à hora aceite por todas as partes, como sendo o momento inicial de contagem do tempo de estadia.

Segundo a BP Shipping, são 4 as vantagens deste sistema, denominado *Virtual Arrival*: em 1º lugar, o armador poupa consideravelmente desde que o navio siga em velocidade económica; em 2º lugar, as emissões de gases poluentes (principalmente Dióxido de

Carbono) são reduzidas; em 3º lugar, diminui o congestionamento de navios em porto, o que por si só faz aumentar as condições de segurança na área portuária; e em 4º lugar, o afretador beneficia do tempo que medeia entre a precoce chegada do navio e o momento da sua chegada virtual (DAT).

Embora este sistema tenha iniciado os seus testes em meados de 2012, os precursores já afirmaram que em apenas 25 viagens, os armadores já economizaram 1.5 milhões de dólares (USD) somente em combustível. Resta agora aferir em que medida este sistema contribuirá para a redução das sobrestadias.

## **1.2. Objetivos do trabalho**

O primeiro objetivo deste trabalho, trata de determinar os fatores que levam um operador de navios tanque a pagar anualmente mais de seis milhões de euros, a título compensatório, por sobrestadias incorridas pelos navios por ele afretados. Este valor tem vindo a aumentar consideravelmente, tendo no ano de 2011 atingido a quantia de 9 353 106.49 euros.

O segundo objetivo deste trabalho, visa determinar de que forma será possível reduzir os tempos de sobrestadia e assim, minimizar os avultados montantes pagos aos armadores.

Considerando que os tempos normais de estadia estão contemplados em cada contrato de afretamento, como se verá no capítulo 1, sendo o frete estipulado tendo em consideração não só a carga transportada e os portos a demandar, mas também esses tempos, seria legítimo para o afretador não esperar incorrer em custos adicionais. Ou seja, se todas as viagens corresse bem, não haveria lugar para sobrestadias. Assim, idealmente o valor a pagar por este motivo seria zero. Mas terminado o ano de 2011, apurou-se um total superior a 9 milhões de euros, face a um valor que deveria ser nulo. Estava assim encontrado o primeiro objetivo para o presente trabalho.

Para conseguir entender a formação de tal montante, procedeu-se à análise de todas as viagens efetuadas por navios transportadores de produtos petrolíferos refinados, de e para portos nacionais, durante o ano de 2011, operados pela principal companhia de navegação envolvida neste tráfego. Nesta análise, foi aprofundado o estudo de todas as viagens que incorreram em sobrestadia, por forma a identificar os fatores que para ela contribuíram. Estudaram-se os montantes pagos pelo afretador aos armadores dos navios utilizados.

Ao analisar os elementos geradores de sobrestadias, foram referenciados os principais *stakeholders*. Procurou-se identificar qualquer relação direta dos tempos incorridos em

sobrestadia, com as diferentes rotas utilizadas, bem como com as várias classes de produtos transportados.

Pretendeu-se também caracterizar os fatores geradores de sobrestadia, tendo em vista o segundo objetivo do trabalho.

### **1.3. Metodologia seguida**

Tendo o presente trabalho tido início em 2012, procedeu-se à recolha de toda a informação disponível, relativa às viagens referidas acima. Coligiram-se todas as folhas de tempos das 393 viagens em estudo, que por sua vez envolveram um total de 903 escalas em porto. Destas viagens, foram identificadas 308 que deram azo a sobrestadia. De cada um destes processos foi colhida a informação referente à reclamação de sobrestadia por parte do armador, assim como a quantia efetivamente paga pelo afretador.

Com os documentos descritos foi construída uma base de dados, figurando os elementos mais relevantes para o estudo, tais como a identificação do navio (nome e número de viagem), o tipo e data do contrato de afretamento, a data do conhecimento de carga, a classe do navio e tipo de produto transportado, os portos de carga, os portos de descarga, o tempo incorrido em sobrestadia e o respetivo montante pago.

Procedeu-se seguidamente ao desdobramento das viagens que apresentavam mais que um porto de carga ou descarga, a fim de permitir uma posterior análise porto a porto. Com este novo banco de dados e tendo sempre como elemento quantitativo, o montante pago em euros por sobrestadia, foi construída uma série de tabelas, cada uma destas em função de dois elementos intervenientes: importações / porto de descarga; exportações / porto de carga; tipo de navio / porto de carga; tipo de navio / porto de descarga; portos de carga / portos de descarga; tipo de produto / porto; importações / tipo de produto; exportações / tipo de produto.

Foi estudado o número total de viagens *versus* o número de viagens em que se registaram sobrestadias. Foi ainda analisada a distribuição destas viagens segundo a classe dos navios.

Foi comparado o número de viagens com sobrestadia efetuadas por navios sob contrato a tempo, relativamente a navios contratados à viagem.

Foi estudada a distribuição das viagens que registaram sobrestadia, tendo em conta a família de produtos transportados e o género de contrato de afretamento.

Foi estudado o número total de escalas em porto versus o número de escalas pertencentes a viagens em que se registaram sobrestadias.

Foi seguidamente calculada a participação de cada porto de escala, na totalidade das sobrestadias faturadas. Foi também analisada a distribuição das sobrestadias por portos envolvidos no mercado interno (transferências entre portos nacionais).

Com base na informação contida nas folhas de tempos / *statement of facts*, de cada escala em porto de cada navio e viagem, foi construída uma base de dados registando os períodos de inatividade, em que constam os grupos data/hora do início e fim de cada interrupção de operações ou atraso, o porto de ocorrência, a caracterização da inatividade, o lapso de tempo perdido e o tipo de operação comercial.

Dada a elevada quantidade de dados envolvida, foram construídos dois bancos de dados: um para viagens em regime *time charter*, com 886 entradas, perfazendo um total de 8 397 horas e 48 minutos; e um para viagens em regime *voyage charter*, com 1 544 entradas, totalizando 11 992 horas e 36 minutos.

Com base nesta informação e tomando como elemento quantitativo, o tempo de inatividade, procedeu-se à análise da totalidade de viagens afetadas por sobrestadia. Foram assim estudadas as estadias em cada porto de escala, bem como a distribuição dos períodos de inatividade, atendendo à razão da sua ocorrência. Foi feito um estudo semelhante, tanto para viagens efetuadas por navios com vínculo temporal prolongado, como por navios afretados à viagem.

Foram analisados os períodos de inatividade segundo a distribuição da sua caracterização, por portos nacionais. Foi de igual modo estudada semelhante distribuição, afetando todos os portos escalados (nacionais e internacionais) por navios em regime de *voyage charter*.

Foi quantificado o contributo de cada porto, para a totalidade dos períodos de inatividade, tanto nacional como internacional, segundo a operação em ambos os regimes contratuais.

Foi ainda analisada a distribuição de todos os tempos perdidos segundo a sua caracterização, por todos os portos escalados por navios afretados à viagem.

Após identificados os principais elementos responsáveis pela geração de sobrestadias, referenciados tanto geograficamente como pela sua natureza, passou-se à enumeração de ações com possibilidade de reduzir a ocorrência dos indesejados períodos de inatividade. Tal conjunto de medidas, constitutivo do Capítulo 5, é apresentado como um contributo multifacetado, com o propósito de minimizar os tempos de estadia dos navios em porto, para além do tempo estritamente necessário para realizarem as suas operações comerciais.

## 1.4. Hipóteses

Perante os elevados montantes pagos anualmente, em consequência das sobrestadias incorridas pelos navios envolvidos no tráfego acima mencionado, foi enunciado um conjunto de hipóteses na tentativa de identificar o fator ou fatores responsáveis por tais despesas. Desconhecendo-se à partida a razão de ser de tais tempos em excesso, bem como os elementos que alimentavam as reclamações de sobrestadia, apresentadas pelos armadores, tomaram-se todas as variáveis como suspeitas e todos os *stakeholders* como possíveis contribuintes para as sobrestadias em questão.

- Hipótese 1: todas as viagens envolvem uma determinada sobrestadia;
- Hipótese 2: os navios afretados a tempo estão mais vulneráveis a excessivos tempos de estadia, *versus* navios afretados à viagem;
- Hipótese 3: as viagens com sobrestadia dependem da categoria dos produtos transportados;
- Hipótese 4: certos portos têm tendência para gerar tempos de estadia alongados;
- Hipótese 5: as sobrestadias registadas, estão em grande parte adstritas a determinados tipos de produtos movimentados e respetivos portos preferenciais;
- Hipótese 6: as escalas dos navios em porto, incluem determinados tipos de operações que obrigam ao prolongamento da estadia para além do *laytime* contratual;
- Hipótese 7: as sobrestadias ocorrem em viagens cujas escalas registam manobras ou operações para além das previstas e inevitáveis;
- Hipótese 8: a verificação de tempos perdidos, coincide geograficamente com a ocorrência de sobrestadias;

## 1.5. Limitações do estudo

Para a execução do presente trabalho, foi consultada toda a documentação disponibilizada pelo afretador das 393 viagens em estudo. Foi facultado acesso a todos os documentos relevantes, desde que emitidos pelos navios, pelos agentes de navegação, pelos inspetores independentes, pelas autoridades portuárias ou pelo próprio afretador. Não foi possível consultar documentação interna exclusiva dos carregadores ou dos recebedores. Ficou assim por apurar as causas detalhadas de muitos períodos de inatividade, tais como paragens das operações por ordem das refinarias, tempos em que os navios aguardaram ordem para atracar estando o cais desocupado, etc.

Embora toda a documentação estivesse disponível para consulta, certos tipos de documentos não puderam ser reproduzidos por se encontrarem marcados *private and confidential*, tais como contratos de afretamento, faturas e outros.

O presente trabalho não conta com a opinião de outras entidades para além do autor. Foram tomados como elementos contribuintes, apenas os dados constantes nos documentos referenciados acima.

Embora o transporte marítimo de produtos refinados envolva muitas outras empresas, neste trabalho foram analisadas apenas as viagens efetuadas por uma operadora.

## 1.6. Resumo dos resultados

Do estudo efetuado foi possível apurar uma série de ideias esclarecedoras, dando assim cumprimento aos objetivos do trabalho.

Ficou determinado que nem todas as viagens são inevitavelmente afetadas por sobrestadia. Em condições ideais, quando as escalas decorrem em portos que acolhem prontamente os navios, sem limitações de horários ou marés, sem avarias de equipamentos e com movimentações de monoproduto, existe a forte probabilidade do *laytime* contratual ser o suficiente para desenvolver todas as operações comerciais.

O estudo indica que os navios a operar sob o regime de *time charter*, estão mais sujeitos a sofrer sobrestadias que aqueles que operam em *voyage charter*. Na realidade, estes são normalmente contratados para transportar até dois produtos diferentes numa única viagem. Isto para além de permitir caudais médios de carga e descarga superiores, diminui consideravelmente as manobras entre produtos, bem como todas as operações correspondentes à preparação para efetuar novas viagens.

O estudo demonstrou que os produtos transportados, só por si, não constituem um fator propiciador de sobrestadia, mas sim os procedimentos envolventes. De facto, viagens envolvendo monoproduto, tais como gás liquefeito (LPG) ou fuel (DPP), apesar de registarem caudais de movimentação muito distintos, variando entre os 200 m<sup>3</sup>/h e os 1 800 m<sup>3</sup>/h, apresentam tempos de sobrestadia muito inferiores às viagens envolvendo produtos brancos refinados (CPP). É isto, como foca o capítulo 3, fica a dever-se ao facto destes produtos serem normalmente transportados em lotes de multiprodutos, com a conseqüente série de procedimentos e interrupções que lhes é habitual.

Por este mesmo motivo, certos portos constituem autênticos polos geradores de sobrestadia. Portos como Sines e Leixões, por movimentarem todo o tipo de produtos e servirem duas importantes refinarias, são responsáveis por cerca de 80% das sobrestadias registadas em território nacional.

Da conjugação destes fatores advém que a combinação de certos produtos com determinados portos de escala, potencia a incorrência em sobrestadia.

O estudo mostrou de igual modo que todas as operações que têm lugar para além das estritamente comerciais, implicam o gasto de tempo extra *laytime*. Coincidentemente com isto, verificou-se que quase todos os períodos de inatividade que ocorrem antes de iniciar e após terminar as operações de carga ou descarga, assim como todas as interrupções a estas operações, contribuem maioritariamente para as sobrestadias.

A excluir da lista de tempos perdidos diretamente responsáveis, uma vez que tal como refere o capítulo 2, não correm contra o *laytime* e por isso não são contabilizados para sobrestadia, temos os tempos gastos a manobrar o navio dentro de porto, a lastrar ou deslastrar, a descarregar *slops* e a abastecer de combustível, óleos lubrificantes ou aguada. Atualmente e para os navios em estudo, já não são registados os tempos gastos a lastrar ou deslastrar, uma vez que estes navios são todos SBT, isto é; equipados com lastro segregado.

Foi também possível apurar na análise desenvolvida, que certas manobras ou operações, ainda que não sejam contabilizadas diretamente como sobrestadia dos navios envolvidos, contribuem para gerar sobrestadia noutros navios. É o caso, por exemplo, de manobras de movimentação de um navio em porto, ou do abastecimento de bancas, que podem provocar atrasos para outros navios, ou cais ocupado.

Das medidas apontadas como sugestões para reduzir os tempos perdidos, algumas envolvem poucos custos com a sua implementação, tais como uma boa gestão dos terminais a utilizar, ou a redução dos tempos a efetuar inspeções ou a emitir documentos. Por outro lado, outras medidas implicam necessariamente custos elevados, tais como as que libertariam os terminais da dependência da luz do dia, do bom tempo ou das marés.

Como forma de melhorar a gestão dos terminais e conseguir otimizar as escalas dos navios, sugere-se finalmente uma troca de informação entre estas entidades, mais completa e antecipada, juntamente com uma simplificação de todo o processo documental, eliminando redundâncias e passando a maioria dos documentos a formato exclusivamente digital.

## 1.7. Conteúdo dos capítulos

No capítulo 2 apresenta-se a matéria contratual que rege os contratos de afretamento, bem como a legislação subjacente ao problema da sobrestadia. São explicadas as várias formas de contrato existentes, assim como apresentadas as entidades envolvidas. São apresentadas diversas cartas partidas e analisadas em detalhe as cláusulas mais relevantes da CP mais comumente utilizada no tráfego abrangido por este trabalho. São identificadas as cláusulas adicionais à CP, como forma de especializar o contrato a uma determinada viagem, ou conjunto de viagens.

São identificados os principais intervenientes na execução do contrato, tais como a armador, o afretador, o *broker*, o navio, o carregador, o consignatário, o agente e o inspetor.

São ainda apresentados os principais documentos envolvidos neste tipo de transporte e relevantes para discussão de uma eventual sobrestadia, tais como o conhecimento de carga, o aviso de navio pronto e o *statement of facts*.

São também pormenorizados alguns conceitos essenciais, como o tempo previsto para estadia, a sobrestadia e respetiva compensação, os *laydays*, o frete, o porto de carga/descarga, o *free time*, descontos à estadia, *early loading*, entre outros.

No capítulo 3 são analisadas em detalhe, as sobrestadias ocorridas no ano de 2011 envolvendo as viagens acima descritas. São apresentadas as representações esquemáticas construídas a partir de todos os dados coligidos, juntamente com a interpretação dos resultados. É analisada a incidência das sobrestadias em função dos portos de escala, da classe de navio/tipo de produto transportado e do género de contrato praticado. É ainda estudada a distribuição das compensações pagas por viagens de importação, exportação ou exclusivamente pertencentes ao mercado interno.

É estudado o comportamento de cada porto em função do produto movimentado. É ainda analisado o contributo de cada porto de escala, no cômputo geral das sobrestadias.

No capítulo 4 são identificados todos os períodos de inatividade extraídos das folhas de registo de tempos, pertencentes às viagens acima referenciadas. São apresentados os gráficos mais relevantes elaborados a partir das bases de dados construídas com aqueles elementos. Da sua interpretação, é possível identificar os fatores responsáveis pela construção das sobrestadias em estudo. É feita a caracterização dos tempos perdidos, bem como a sua participação na totalidade das sobrestadias.

É também estudada a distribuição desses tempos perdidos pelos portos de escala, atendendo a sua afetação a viagens em regime *time charter versus voyage charter*.

É ainda analisado o somatório dos tempos perdidos em cada porto, face à inatividade nacional e internacional.

No capítulo 5 é inicialmente estudada a forma de reduzir o montante pago por sobrestadia. É analisada a forma de cálculo bem como os elementos constitutivos.

São seguidamente apresentadas de uma forma sistemática, as medidas propostas para reduzir os tempos perdidos pelo navio em porto. O objetivo de tal conjunto de medidas, é minimizar todo o tempo de estadia em que o navio não se encontra a movimentar carga, conseguindo desse modo, aproximar o tempo despendido efetivamente por um navio em porto, do *laytime* contratual.

Página em branco

## 2. Matéria contratual; as regras do jogo

A matéria que constitui o núcleo em análise neste trabalho, encontra-se legislada há muito, em diversas formas de contratos de utilização comercial do navio. A fim de conseguir o seu enquadramento, torna-se necessário focar os mais relevantes documentos que acompanham a exploração comercial do navio, bem como os artigos legais subjacentes.

### 2.1 Contratos de fretamento

No universo dos contratos de utilização comercial do navio, convém separar os contratos de transporte de mercadorias por mar, dos genericamente designados por contratos de fretamento. Enquanto os primeiros são regidos pelas disposições emanadas da Convenção de Bruxelas de 25 de agosto de 1924 e redigidos em Portugal, ao abrigo do Decreto-Lei nº 352/86 de 21 de outubro, os segundos encontram-se regulamentados pelo Decreto-Lei nº 191/87 de 29 de abril. Como veremos mais abaixo, os primeiros prendem-se com o transporte de uma carga, enquanto os segundos implicam a disponibilização de um espaço de carga, isto sob a forma de um navio ou parte dele.

Como afirma Esteves, José M.P.Vasconcelos (1988) constituem-se desde já e necessariamente, duas entidades partes ao contrato: o fretador, doravante designado por armador, podendo ser o próprio proprietário do navio ou seu representante legal e o afretador, sendo este a entidade que recebe o navio para exploração.

Enquanto nos países lusófonos estes contratos são denominados na ótica do armador (fretamento), nos países anglo-saxónicos eles são designados na ótica do afretador por *contracts of affreightment*.

Existem fundamentalmente duas categorias de contratos de fretamento: a tempo e à viagem. Na primeira, o navio ou parte dele, é posto à disposição do afretador por um período alargado de tempo, normalmente em quantidades múltiplas de um ano. Conforme o armamento disponibilizado, a equipagem e o tipo de gestão acordados, assim o fretamento pode ser sub-categorizado em “casco nu” (*bareboat/demise*) ou simplesmente “a tempo”. Na segunda categoria, o navio não é fretado por um espaço de tempo concretamente definido, mas sim para efetuar uma ou mais viagens. Neste caso e como veremos mais abaixo, nem o início nem o fim do contrato estão expressamente determinados.

Convém no entanto distinguir o tipo de gestão praticada, uma vez que ela terá consequências financeiras, para ambas as partes. Assim, no caso do fretamento à viagem, o armador compromete-se a colocar à disposição do afretador, um navio em boas condições de navegabilidade, devidamente registado e certificado, mantendo aquele a gestão náutica; obrigando-se a armar, equipar, pagar os seguros assim como os salários da tripulação, tratar da manutenção do navio bem como das reparações que forem necessárias. Para além disto o armador assume de igual modo a gestão comercial, ficando a seu cargo o aprovisionamento da máquina, as despesas portuárias e as operações de carregamento e descarga.

Quando se trata de um simples fretamento a tempo, ambas as partes do contrato partilham as responsabilidades, cabendo ao armador a gestão náutica, mas passando para afretador toda a gestão comercial do navio.

Por último, no caso de um fretamento a tempo do tipo “casco nu”, todas as tarefas de gestão ficam a cargo do afretador, obrigando-se o armador somente a colocar no mercado, um navio em boas condições de navegabilidade.

Em qualquer dos casos, a compensação que o armador recebe pelos seus serviços designa-se por frete, o qual será pago pelo afretador conforme o clausulado do próprio contrato. De facto, o artigo 2º do Decreto-Lei nº 191/87 de 29 de abril, exige que qualquer contrato de fretamento seja passado à forma escrita, como prova da celebração do mesmo.

## 2.2 Carta partida

Embora seja dada às partes contratantes liberdade para acordar e redigir o clausulado de qualquer contrato de fretamento, os anos de experiência e o elevado número de contratos firmados nas últimas décadas, levaram os principais armadores e carregadores a reunirem-se por diversas vezes, a fim de elaborarem um conjunto de cláusulas contratuais que garantissem as suas condições particulares e satisfizessem todos os interessados. Destas reuniões nasceram alguns contratos estandardizados que satisfazem cabalmente as necessidades do mercado, aplicando-se cada um deles a certo tipo de navio ou situação.

São disto exemplo:

- *BIMCO UNIFORM TIME-CHARTER (AS REVISED 2001) CODE NAME: “BALTIME 1939”;*
- *BIMCO STANDARD BAREBOAT-CHARTER CODE NAME: BARECON 2001;*

- *RECOMMENDED THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL UNIFORM GENERAL CHARTER (AS REVISED 1922, 1976 and 1994)(To be used for trades for which no specially approved form is in force) CODE NAME: GENCON;*
- *THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE STANDARD VOLUME CONTRACT OF AFFREIGHTMENT FOR THE TRANSPORTATION OF BULK DRY CARGOES CODE NAME: “VOLCOA”;*
- *ASBATANKVOY – Tanker Voyage Charter Party Oct 1977.*

Cada uma destas redações destina-se a reter o contrato sob forma escrita, tal como exige a lei, recebendo a designação universalmente aceite de Carta Partida, *Charter Party*, em inglês.

Tal como ficou determinado no sub-capítulo anterior, nas duas modalidades de fretamento a tempo, a gestão comercial é da responsabilidade do afretador, o que significa que o armador não terá a preocupação de saber quanto tempo o seu navio demorou a executar cada operação comercial, nem se preocupará com qualquer demora, desde que esta seja imposta por fatores externos à embarcação. O armador terá apenas que garantir que o navio mantém as características com as quais foi contratado e que o desempenho demonstrado, respeita essas características durante toda a vigência do contrato a tempo.

Num contrato de fretamento à viagem, por outro lado, já interessa sobremaneira ao armador, o tempo consumido pela viagem em questão, uma vez que quanto mais rapidamente esta for concluída, mais cedo o armador poderá colocar de novo o seu navio no mercado, a fim de celebrar novo fretamento. Daqui advém que o problema da sobrestadia, apenas se verifica no âmbito de um contrato à viagem. Por este motivo, passaremos apenas a considerar com interesse para o presente trabalho, as cláusulas respeitantes a contratos de fretamento à viagem (*voyage charter party*).

Assim e respeitando o artigo 6º do Decreto-Lei nº 191/87 de 29 de abril, verificamos que qualquer carta partida que consubstancie um contrato de fretamento deste tipo, inclui necessariamente os seguintes elementos:

- A identificação do navio, através do nome, nacionalidade ou bandeira e tonelagem ou arqueação;
- A identificação do fretador, normalmente designado por armador, e do afretador, *charter*, em inglês;
- A quantidade e a natureza das mercadorias a transportar;

- Os portos de carga e os de descarga. Mesmo quando estes não são conhecidos em definitivo, é mencionado um conjunto de portos alternativos ou uma área geográfica em que é suposto o navio carregar ou descarregar;
- Os tempos previstos para o carregamento e para a descarga, denominados estadias;
- A indemnização convencionada em caso de sobrestadia;
- O prémio convencionado em caso de subestadia;
- O frete.

A análise do citado artigo 6º do DL 191/87 evidencia que neste tipo de carta partida, não é expressamente determinado o momento do início do fretamento, assim como não é concretamente conhecido o momento do fim do contrato. O mesmo não se verificaria caso se tratasse de um contrato a tempo.

De igual modo, numa carta partida deste tipo há todo o interesse por parte do fretador em designar os portos de carga e descarga, desde que conhecidos à data da assinatura do contrato. Isto é de capital importância para a determinação do preço do frete, bem como garante ao armador que o navio não será desviado pelo afretador para descarregar em portos mais distantes, ficando deste modo o navio preso a um fretamento, por um período indesejadamente alargado de tempo. O mesmo não se verifica num fretamento a tempo, em que apenas é indicada a área geográfica em que é suposto o navio operar, durante a vigência do contrato.

Como determina o referido artigo 6º do DL 191/87, os tempos previstos para operação comercial de carga e descarga, ou estadia, têm de estar previamente acordados e inscritos no contrato. Embora o legislador português determine no artigo 12º do mesmo diploma, que estes tempos deverão ser contados separadamente e não são cumuláveis, a realidade atual das cartas partidas internacionalmente utilizadas, como veremos mais à frente, contabiliza os vários tempos gastos em operações comerciais como um todo. Significa isto que o tempo eventualmente poupado durante o carregamento, reverterá em favor do afretador que assim o poderá adicionar ao tempo atribuído para descarga.

O citado artigo 12º do DL 191/87 prevê a interrupção da contagem do tempo de estadia, sempre que ocorra uma paragem legal da atividade portuária. Embora esta ressalva seja sobremaneira vaga, veremos mais abaixo como as cartas partidas atualmente em uso, escamoteiam essas eventuais interrupções, determinando de que forma elas devem ou não ser contabilizadas como tempo de estadia, conforme a sua natureza. O que esse artigo da lei não especifica, é se o tempo atribuído para estadia, deve ou não considerar os domingos e os feriados como dias utilizáveis em operações comerciais. Ao contrário do parágrafo 2º

do artigo 545º do antigo Código Comercial português, de acordo com Esteves, José M.P.Vasconcelos (1988), (revogado por este DL 191/87) que na contagem das estadias não incluía domingos nem dias santos, este diploma deixa para o texto de cada contrato, a especificação dos dias que serão contados a favor da estadia. De facto, verificando-se nos tempos mais recentes a tendência para prosseguir com as operações portuárias, sem fazer distinção entre dias úteis, sábados, domingos ou feriados, assiste-se atualmente à inclusão nos contratos de fretamento à viagem, do termo “SHINC”. Este acrónimo que significa *Sundays and Holidays INCluded*, tipifica bem a necessidade atual de trabalhar todos os dias do ano, sem interrupções. E isto resulta fundamentalmente de duas realidades: o aumento muito significativo verificado nas últimas décadas, da quantidade de mercadorias transportadas de forma unitizada ou a granel, o que veio a dispensar progressivamente muitos trabalhadores portuários e assim permitir aos navios operar aos fins de semana, sem que os custos de escala disparassem; bem como a exigência de aumento de competitividade dos portos, permitindo aos navios completar as suas viagens mais rapidamente e oferecendo aos armadores contas de escala menos onerosas.

Como se verifica acima, deve constar do contrato a indemnização a pagar pelo afretador caso o tempo atribuído à estadia seja ultrapassado. Como refere o artigo 13º do DL 191/87, neste caso o armador tem direito a receber um suplemento ao frete, por ter o seu navio indisponível para começar nova viagem, fruto de um contrato que se estendeu no tempo para além do estimado. A indemnização a pagar por sobrestadia não deve contudo ser entendida como uma penalização, uma vez que o tempo em sobrestadia não é uma violação do dever contratual, mas antes, faz parte do normal exercício de um direito do afretador. Assim, o pagamento devido por sobrestadia, constitui um suplemento ao frete e tem por finalidade compensar o armador do sacrifício económico que advém do prolongamento da viagem, em relação ao tempo de estadia contratado.

Neste mesmo artigo, ultimamente referido, o legislador português prevê ainda o prémio a que eventualmente o afretador teria direito, caso o navio completasse as operações comerciais sem ter esgotado o tempo previsto de estadia. Este reembolso seria devido pelo armador e constituiria uma compensação a favor do afretador, por este ter libertado o navio para futura viagem, antes do tempo previsto. Contudo, tal prémio por subestadia não consta nas cartas partidas tipo, internacionalmente aceites.

Como último elemento estritamente necessário numa carta partida, o nosso legislador acrescenta o frete. Este constitui a recompensa auferida pelo armador, após ter recebido a bordo do seu navio designado, transportado entre os portos previstos e entregue com sucesso ao legal destinatário, a carga contratada. Todos estes elementos são contudo vagos, e raramente são inscritos na carta partida com as suas denominações finais. Como acima

foi referido, nem sempre os portos de carregamento e de descarga são exatamente conhecidos aquando do fecho do contrato. De igual modo, a qualidade e quantidade dos produtos a transportar, só será conhecida em detalhe após completado o carregamento. E por último, o nome concreto dos consignatários – carregador e recebedor – muitas vezes só é conhecido posteriormente à assinatura da carta partida.

Todos estes elementos porém, deverão ser minuciosamente inscritos num outro documento intitulado: Conhecimento de Carga. Este sim, redigido após finalizado o carregamento, ele dissipará as ambiguidades existentes na carta partida.

### 2.3 Conhecimento de carga

Uma vez que as informações inscritas no conhecimento de carga, *Bill of Lading* em inglês (vide anexo 6), complementam e especificam o enunciado da carta partida, impõe-se uma análise sumária a esses elementos.

Assim e de acordo com o Decreto Lei nº 352/86 de 21 de Outubro, que transpõe para a legislação portuguesa o emanado da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924, para unificação de certas regras em matéria de conhecimento, bem como as emendas a esta inscritas no Protocolo de Bruxelas de 23 de Fevereiro de 1968, conhecido como Regras de Haia-Visby, naquele documento devem constar algumas declarações essenciais, *inter alia*:

- Nome do navio; o verdadeiro elo de ligação entre o contrato de fretamento, tomado forma através da carta partida e o efetivo transporte da mercadoria;
- Natureza da mercadoria. Tendo em consideração o universo de viagens sobre o qual incide o presente trabalho, este item do conhecimento de carga especificará o nome dos produtos embarcados;
- Quantidades embarcadas; referidas a cada um dos produtos atrás mencionados e por vezes exibindo diversas unidades de medida;
- Porto de carga. Embora ocasionalmente o carregamento completo do navio possa ocorrer em mais do que um porto, será emitido pelo menos um conhecimento de carga por cada porto de carregamento;
- Porto de descarga. Não raramente os produtos carregados destinam-se a ser entregues em mais do que um porto. Nestes casos também, será emitido pelo menos um conhecimento de carga por cada porto de descarga.
- Nome do carregador, que muitas vezes não coincidirá com o afretador;

- Nome do consignatário. No caso da carga ser destinada a diferentes consignatários, ainda que situados no mesmo porto, será obrigatório a emissão de um conhecimento por cada destinatário;
- Identificação do recebedor (*notify address*). Embora o destinatário legal seja o consignatário, muitas vezes a instalação recetora difere daquele;
- Data da carta partida, ao abrigo da qual será efetuado o transporte marítimo e emitido o presente conhecimento;
- Data do conhecimento de carga; que deverá coincidir com o final da operação de carregamento e que constitui um dado muito importante;
- Número de originais emitidos; que serão no mínimo dois e geralmente em número de três;
- Assinatura do armador ou seu representante legal, na pessoa do comandante do navio, ou do seu agente devidamente autorizado.

Para além de todos estes elementos, o conhecimento de carga exibirá também as “condições de transporte”, remetendo a expedição marítima em curso para o preconizado pelas convenções e protocolos internacionais, que regulamentam o transporte marítimo de mercadorias. Não existe nesta matéria a liberdade contratual que é dada às partes quando fixam entre si as cláusulas do contrato de fretamento. De facto, este regime legal imperativo advém do artigo 27º do Decreto Lei nº 352/86 de 21 de Outubro, em consonância com o parágrafo 8º do artigo 3º da Convenção de Bruxelas de 25 de Agosto de 1924.

O conhecimento de carga constitui deste modo, o título do contrato de transporte por excelência. E apesar de ser o verdadeiro recibo da mercadoria embarcada, ele incorpora o estatuto de título de crédito, na medida em que é um documento negociável que descreve a mercadoria e dá direito ao legítimo destinatário, de reclamar essa mesma mercadoria no porto de destino. Isto porém, apenas regulamenta as relações entre o carregador, o transportador e o recebedor. As relações entre armador e afretador mantêm-se regidas pela carta partida assinada por ambos e subsidiariamente, pelo conhecimento. Na verdade, o conhecimento de carga é geralmente emitido ao abrigo de uma carta partida, exibindo nestes casos uma cláusula explicitando esse facto. Mesmo quando tal não acontece, as obrigações contratuais entre o armador e o afretador mantêm-se sujeitas às disposições da carta partida e as cláusulas do conhecimento serão subsidiárias.

A título de exemplo, denominam-se aqui dois modelos de conhecimento de carga:

- BIMCO LINER BILL OF LADING CODE NAME: “CONLINEBILL 2000” Amended January 1950; August 1952; January 1973; July 1974; August 1976; January 1978; November 2000;
- BILL OF LADING TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES CODE NAME: “CONGENBILL” EDITION 1994 ADOPTED BY THE BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL (BIMCO).

## **2.4 Broker**

O corretor, ou na sua designação inglesa *broker*, é a importante entidade que faz a mediação entre o armador e o afretador, nos casos relevantes para o presente trabalho. Ele constitui uma firma especializada e é conhecedor das capacidades de transporte internacionalmente disponíveis, bem como das mercadorias a transportar. A sua vasta carteira de clientes tem a finalidade de responder eficazmente às solicitações que lhe são feitas. O conhecimento que dispõe da legislação internacional assim como do clausulado dos diversos contratos de fretamento utilizados, constitui uma medida facilitadora para a prossecução do acordo entre as duas partes. Como pagamento pelos seus serviços, o broker tem direito a uma comissão correspondente a uma percentagem do frete, devidamente estipulada numa das cláusulas da carta partida.

A importância desta entidade faz-se sentir até bem depois de terminado o tempo de vigência do contrato. Por outro lado, toda a comunicação entre as partes contratantes deve passar pelo *broker*. Isto constitui uma vantagem mas também encerra um sério risco. Uma das vantagens é utilizar o mesmo canal de comunicação ainda que coexistam vários contratos em curso, desde que o intermediário seja comum a esses processos. Isto é; tomando como exemplo um armador que tenha vários navios fretados, cada um a um afretador diferente, para enviar as suas mensagens, não necessita utilizar tantos canais de comunicação quantos navios tiver fretados, mas sim pode canalizar todas as mensagens para o broker que depois as retransmitirá para o afretador certo. O mesmo se passa para um afretador com grande quantidade de tonelagem a transportar e que por isso mantém em aberto um certo número de processos de fretamento. Em vez de manter para cada armador um canal de comunicação, basta-lhe assim enviar as suas mensagens ou documentação para o *broker* comum a esses processos. Daqui advém o conseqüente risco de extravio ou indesejada retenção de informação. A ocorrer, isto poderá levantar importantes questões de contencioso, sobretudo em processos que se arrastam no tempo, como é o caso da discussão de sobrestadias.

## 2.5 Asbatankvoy

Tal como foi já mencionado acima, das reuniões havidas entre armadores e carregadores, ou *conferences*, nasceram vários modelos de cartas partidas internacionalmente aceites. Acontece que no universo dos fretamentos à viagem de navios tanque, onde se inserem todos os casos estudados no presente trabalho, a carta partida mais especializada e por isso mesmo mais comumente utilizada, é a Asbatankvoy – Tanker Voyage Charter Party Oct 1977 (vide anexo 7). Vai-se por isso analisar o clausulado desta *charter party*, na medida em que é a principal regulamentadora da relação entre armador e afretador.

**2.5.1** Obrigações do armador – O 1º parágrafo resume as obrigações iniciais do armador, na medida em que estipula que o navio afretado para efetuar a viagens ou viagens sobre que incide a *charter party*, tem de se apresentar no primeiro porto designado mais abaixo para carga, em boas condições de navegabilidade, totalmente armado e equipado, possuindo todos os tanques destinados à carga e respetivo sistema, em boas condições de limpeza e funcionamento. Determina também que o armador envidará os seus melhores esforços no sentido de carregar toda a carga contratada, mantendo o navio em condições de empreender a viagem e após emissão do conhecimento de carga, o navio seguirá diretamente com destino ao porto ou portos de descarga, onde entregará a carga, conforme estará descrito no conhecimento.

**2.5.2** Frete – O 2º parágrafo estipula o frete a pagar pelo afretador ao armador, após boa entrega de toda a carga. Determina também que o montante devido como frete, será calculado com base na quantidade de carga apurada por um inspetor independente. Isto, para os casos em que o frete acordado não é fixo (*lumpsum*) mas sim um determinado valor por tonelada métrica.

O inspetor representa uma empresa especializada, contratada e paga pelo afretador, com a finalidade de acompanhar todas as operações comerciais, fazer as suas medições e registos, e assim apresentar dados idóneos e independentes dos do carregador e do transportador.

Muito mais há a dizer sobre a determinação e o cálculo do frete, assim como do subsequente e eventual *deadfreight* (sobre o qual versa o 3º parágrafo), mas tal explanação afasta-se do âmbito deste trabalho.

**2.5.3** Portos de carga e descarga - Como foi indicado mais acima neste capítulo, por vezes o nome do porto ou portos de carregamento ou descarga, não são conhecidos em

definitivo no momento em que a *charter party* é assinada. Por este motivo, o parágrafo 4º estipula a antecedência com que o afretador terá que comunicar ao armador, o porto ou portos de carregamento, bem como os locais para onde o navio poderá dirigir-se, caso desconheça em concreto os portos de descarga. Numa situação destas, o armador ordenará ao comandante do navio que após terminado o carregamento, emita um conhecimento de carga em que constará como porto de destino: “*uma posição pré-definida para ordens*”. Esta posição pré-definida depende da viagem a empreender e tem por objetivo permitir ao navio largar do último porto de carga e seguir carregado em direção à área em que se presume ocorrerá a descarga. Assim, para uma viagem com início no sudoeste europeu ou em África e cujos portos de descarga se situem algures no norte da Europa, o navio deverá ser enviado para Land’s End (que mais não é que um cabo de terra no sudoeste da Grã-Bretanha) e aí aguardará por instruções finais acerca do porto ou portos de descarga. Como exemplo concreto do texto a ser inserido no conhecimento de carga, no local destinado ao porto de descarga, caso o navio tenha completado o carregamento no extremo ocidental da Europa e o afretador tenha intenção de entregar a carga em portos do mediterrâneo, será: “*Gibraltar for orders*”.

Este mesmo parágrafo estipula que todas as despesas incorridas pelo navio (i.e. armador) por não ter seguido diretamente do porto de carregamento para o de descarga, terão que ser pagas pelo afretador. Do mesmo modo, todo o tempo gasto em excesso devido a esse eventual desvio, será contado como estadia. Daqui se induz o interesse que o afretador tem de determinar logo que possível o porto de descarga e ordenar ao navio que prossiga para esse destino, antes que ele alcance a referida *posição pré-definida*. E isto porque uma vez chegado a essa posição, o armador apresentará o navio como estando no local expresso no conhecimento de carga como *porto de destino*, ficando desde logo o tempo que aí permanecer a aguardar ordens, a contar como estadia.

- 2.5.4** *Laydays* – Como ficou explicitado mais acima aquando da análise dos elementos constitutivos da carta partida, o momento do início do contrato de fretamento, ou início da primeira viagem sob a mesma *charter party*, não é conhecido com precisão no momento da assinatura do contrato. O que se passa na realidade, é que fica determinado o porto, ou local, onde o navio se terá que apresentar pronto para carregar, num intervalo de tempo definido (*laydays*) que normalmente corresponde a 2 dias. Assim, o navio deverá apresentar-se entre as zero horas do primeiro dia e as 16 horas do último dia, sempre horas locais. Caso este limite seja excedido sem

que o navio se apresente como determinado, então o afretador dispõe de 24 horas para cancelar o contrato firmado, não dando sequer início à execução do mesmo.

Se entretanto e antes de esgotar o período designado (*laydays*) o armador formular perante o afretador, um pedido de extensão do referido lapso de tempo, este tem a opção de conceder ou não tal extensão. Em caso afirmativo será assinada uma adenda ao *charter party*, em que constará a nova data de cancelamento acordada. Em caso negativo, o afretador terá que informar por escrito o armador, dentro das 24 horas acima referidas, caso contrário, o contrato manter-se-á em vigor.

**2.5.5** Aviso de navio pronto – Tal como determinado no parágrafo anterior, o navio terá que se apresentar formalmente ao afretador ao chegar ao primeiro porto de carga, para assim dar início à viagem definida na *charter party*. Nesse mesmo instante começará a estadia no porto de carga. Contudo, não é certo que o navio prossiga de imediato para o cais de carregamento e ainda que o fizesse, muitas operações e manobras decorreriam até que se desse de facto início a essa operação comercial. Ficou então convencionado que se deveria considerar o navio como chegado ao porto de carga, no momento em que fisicamente alcançasse a área do fundeadouro desse mesmo porto. O navio terá então que notificar o afretador, ou o seu representante local, entregando-lhe o documento denominado Aviso de Navio Pronto, ou *Notice Of Readiness*, em inglês (vide anexo 10).

Assim como é concedido ao armador uma certa margem espaço-temporal, na medida em que basta o navio chegar à zona do fundeadouro para ser considerado em porto, também o afretador dispõe de algum tempo após a chegada do navio, para dar início às operações comerciais, sem que isso implique um forçoso desperdício do precioso tempo concedido para estadia. Assim, está estipulado na *charter party* que após o afretador receber o Aviso de Navio Pronto, dispõe de seis (6) horas até que se dê início à contagem do tempo de estadia.

Este lapso de tempo pode ser aproveitado pelo afretador por exemplo para ultimar os preparativos para o carregamento, ou para vagar o cais de atracação, ou para completar as formalidades referentes à expedição das mercadorias, entre outros.

O tempo de estadia começará a contar portanto, expiradas seis horas após notificação do afretador. Contudo, se o navio completar a atracação (ou amarração) ao terminal de carga, antes de expirado esse lapso de tempo, então a estadia começará a contar à hora da atracação.

Todos estes detalhes são de capital importância no momento de calcular o tempo gasto em estadia, face ao tempo contratual.

Tudo o que foi descrito neste parágrafo (Aviso de Navio Pronto) relativamente ao porto de carga e à operação de carregamento, mantém-se válido e inalterável para os portos de descarga e respetivas operações comerciais.

**2.5.6** Tempo de estadia – Como ficou explícito mais acima, ao serem analisados os elementos constituintes da carta partida, é dada liberdade às partes contratantes, para discutir e assentar na *charter party*, o tempo atribuído ao afretador para completar as operações comerciais em cada viagem. Esse tempo de estadia, ou *laytime*, é calculado e discutido tendo por base a quantidade de carga a ser transportada e o número de portos previsto para o navio escalar, na viagem em questão. Uma vez que é conhecido o modo genérico de operação dos navios tanque, bem como dos terminais demandados, atribui-se à partida 24 horas para a operação de carregamento e 24 horas para a descarga, isto numa viagem simples, contemplando um único porto de carga e um de descarga. Acontece, embora raramente, navios deste tipo carregarem em dois portos consecutivos na mesma viagem. Acontece também, embora mais frequentemente, estes navios escalam mais do que um porto, a fim de completarem a descarga. Em qualquer destes casos, o tempo atribuído à estadia total (*laytime*) terá que ser incrementado. Não será concedido um período de 24 horas para cada porto, uma vez que uma descarga (por exemplo) que ocorra em mais que um porto, será uma descarga parcial em cada um, o que naturalmente implicará um tempo de escala inferior a 24 horas por porto. Assim, é vulgar assistir-se à atribuição de 24 horas para carga, mais 24 horas para descarga e mais 6 horas para cada porto que exceda o número de dois, por viagem. Isto, considerando sempre cargas totais, ou perto da capacidade máxima do navio. Se porventura a quantidade de carga contratada representar apenas uma fração da tonelagem disponível, então é natural que sejam negociados valores menores para a estadia.

A título de exemplo, são vulgares os contratos que para um carregamento total do navio num único porto e a descarga a ocorrer em dois portos, o *laytime* acordado seja: *54 hours SHINC*.

Como vimos mais acima, este acrónimo significa *Sundays and Holidays INCluded*, o que equivale a dizer que o afretador dispõe de 54 horas corridas, para efetuar todas as operações comerciais.

**2.5.7** Descontos à estadia – Uma diversidade de situações já experimentadas, levaram os armadores e os carregadores a analisar e a pré-definir, de que forma e em que condições a contagem do tempo de estadia deveria ser interrompida. Assim, está

expressamente estipulado na *charter party* que sempre que o navio deixar de oferecer as condições operacionais ou de segurança com as quais foi contratado, ocorrerá uma suspensão temporária do contrato e o tempo que o navio permanecer nessa situação, não contará para o *laytime*.

De igual modo, se por qualquer imposição por parte da autoridade portuária, o navio não for autorizado a operar durante a noite, o tempo respetivo ao consequente atraso, não contará para o *laytime*.

Se, por outro lado, as restrições à operação forem impostas pelo armador, pela sua tripulação, ou por qualquer deficiência do equipamento de bordo, então o tempo correspondente a estes atrasos não contará para o *laytime*.

Nas situações em que se considera que o navio já se encontra em porto sem contudo ter ainda atracado, como é o caso de estar no fundeadouro de espera, o tempo em que decorrer a manobra de atracação, não contará para o *laytime*.

Do mesmo modo, o tempo que o navio utilizar para lastrar ou deslastrar, para descarregar resíduos de qualquer tipo ou para embarcar combustíveis ou óleos lubrificantes para uso próprio, desde que tais manobras não coincidam com as operações comerciais, o tempo a elas atribuído não contará para o *laytime*.

Porém, uma exceção terá que ser feita caso o navio participe em alguma operação de combate à poluição e na sequência da qual, retiver a bordo uma mistura constituída por águas oleosas. De acordo com o parágrafo 26º da *charter party*, todo o tempo necessário para efetuar a descarga de tais resíduos, contará para o *laytime*.

No caso de o navio ter que demandar mais que um porto para carga ou para descarga, o tempo a navegar ou a manobrar entre portos, não contará para o *laytime*.

Se por outro lado, o navio tiver que deslocar-se entre diferentes cais dentro do mesmo porto, para carregar ou descarregar, então o tempo assim consumido contará para o *laytime*.

Em princípio, considera-se que qualquer interrupção às operações comerciais não contemplada neste parágrafo, é atribuída à responsabilidade do afretador, devendo por isso o tempo continuar a contar para o *laytime*. Contudo, como se verá mais abaixo, existe um conjunto de situações em que tal não acontece, uma vez que estejam previstas nas cláusulas adicionais à *charter party*.

- 2.5.8** Sobrestadia – Um dos parágrafos da *charter party* regista o valor a pagar pelo afretador, caso o navio incorra em sobrestadia. Esse valor é válido para todas as viagens efetuadas ao abrigo dessa mesma *charter party*. Ele exprime-se geralmente

em alguns milhares de dólares ou euros por dia que no cálculo final, serão rateados em função dos dias, horas e minutos atribuídos à sobrestadia.

Contudo, se o navio incorrer em sobrestadia por motivo de fogo, explosão, tempestade, greve, *lockout*, interrupção do trabalho portuário, ou por avaria do equipamento de terra, então o tempo atribuído a qualquer uma destas interrupções, será calculado a metade da taxa de sobrestadia.

E à semelhança do que ocorre com a contagem do tempo de estadia, o afretador não será de forma alguma responsabilizado pelo tempo em sobrestadia devido a atrasos ou restrições à operação, se estas forem impostas pelo armador ou pela sua tripulação, assim como pelo pessoal de rebocadores ou pilotos.

Em relação à contagem do tempo em sobrestadia contudo, há um importante aspeto a reter; é o facto de que, contrariamente ao que se passa em matéria de estadia, cuja contagem será interrompida sempre que se verificar uma das situações previstas no CP e descritas no parágrafo anterior, o mesmo não sucederá a partir do momento em que o navio entre em sobrestadia. Com efeito, o princípio geral nesta matéria, é que à sobrestadia não serão aplicados os descontos normalmente considerados no cálculo de *laytime*. Este princípio, universalmente conhecido como “*once on demurrage, always on demurrage*”, segundo Esteves, José M.P.Vasconcelos (1988) tem origem no costume inglês, foi considerado pela jurisprudência britânica e é hoje em dia aceite pelo comércio marítimo internacional. Se bem que não exista nenhuma cláusula escrita nem nos diplomas nem nos contratos acima referidos que explicita este princípio, ele está subjacente à própria definição de sobrestadia. De facto e de acordo com o Baltic Code 2000 – que consiste numa lista de definições publicada pela bolsa de afretamentos de navios *Baltic Exchange* – a sobrestadia é definida como “a quantia paga ao armador em consequência da demora do navio além da estadia, e pela qual o armador não é responsável. A sobrestadia não está sujeita às exclusões aplicadas à estadia, a menos que seja claramente especificado na *charter party*”.

Daqui se infere que um armador só pode contar com o seguimento da sobrestadia, se ele não for a causa direta do atraso, através de defeito do navio ou por privar o afretador do pleno uso do navio. Assim, se a razão do atraso do navio, após iniciada a sobrestadia, não for imputável ao armador ou ao afretador, então o navio permanecerá em sobrestadia.

O conceito subjacente a este princípio é de que o causador do prejuízo deve pagar o dano.

É de ressaltar o uso genérico do termo «sobrestadia» tanto referido ao tempo incorrido pelo navio para além do tempo de estadia atribuído, como ao montante a pagar ao armador em virtude desse mesmo tempo.

**2.5.9** Despesas com manobras - Tal como ficou registado acima, sempre que o afretador ordene a deslocação do navio entre diferentes cais dentro do mesmo porto, para carregar ou descarregar, o tempo assim consumido contará para o *laytime*, mas todas as despesas necessárias a tais manobras, serão totalmente por conta do afretador.

**2.5.10** Bombagem extraordinária – O parágrafo 10º da *charter party* prevê uma eventual bombagem a efetuar pelo navio, para além da descarga completa da mercadoria. Caso o navio seja solicitado a executar esta operação, todo o tempo assim consumido contará para a estadia. Acrescenta-se que foram encontradas diversas *charter parties* no decurso da pesquisa para o presente trabalho, em que se previa a solicitação ao navio, para no início das operações no porto de carga ou de descarga, receber determinada quantidade de um produto (não considerado mercadoria a ser transportada), a fim de ser bombado para terra no final da operação comercial, nesse mesmo porto. Todo o tempo consumido por estas operações contam para a estadia, uma vez que estas foram solicitadas pelo afretador.

O mesmo parágrafo continua, especificando de que forma os meios para carregamento e descarga deverão ser providenciados, o que porém não é relevante para este trabalho.

**2.5.11** Condições gerais - Os restantes parágrafos da *charter party*, versam condições específicas do transporte de carga ou da responsabilidade de cada uma das partes interessadas na expedição marítima, tais como; taxas a pagar sobre a carga, fornecimento dos equipamentos para descarga, categorias de produtos que não poderão ser transportados, ações a desenvolver caso o navio tenha que demandar portos sob a influência de gelo ou sob a imposição de quarentena, condições de participação de todos os interessados na carga (*stakeholders*) no caso de avaria grossa, limitações da responsabilidade do armador, as condições de transporte a incluir no conhecimento de carga bem como os termos da sua assinatura, e a nomeação do tribunal arbitral em caso de disputa.

Nenhuma destas condições porém, tem interesse direto para o presente trabalho, pelo que a sua análise detalhada não se torna relevante.

## 2.6 Cláusulas adicionais

No subcapítulo anterior viu-se como a Asbatankvoy – Tanker Voyage Charter Party Oct 1977, fornece as condições básicas de entendimento entre armador e afretador, por forma a darem corpo ao contrato de fretamento. Porém, ela constitui apenas um modelo *standard* que terá que ser complementado com a informação específica para a viagem, ou conjunto de viagens que se vão reger por aquela *charter party* (CP).

Assim, todos os dados que são mencionados na Asbatankvoy sem contudo serem quantificados ou definitivamente denominados, tais como o nome do navio, a qualidade e quantidade de carga a ser transportada, o preço do frete, o valor diário da sobrestadia, etc, serão especificados e inscritos definitivamente na *charter party* final.

Para além disso, é natural que tanto o armador como o afretador, tenham condições de sua autoria a apresentar, para além das que já estão contempladas na carta *standard*. É então usual cada contratante anexar à CP um *addendum*, contendo as suas cláusulas adicionais e fazer menção disto no corpo da carta. Encontra-se também com frequência, a listagem destas cláusulas adicionais na própria CP, como exemplifica o Anexo 8 deste trabalho.

Este Anexo constitui um bom exemplo de uma CP completa. Nele, constata-se que logo na 1ª página, após denominar o afretador, o armador e o *broker*, é identificado o navio que irá fazer a viagem, juntando a isto as suas principais características. Todos os restantes dados técnicos do navio, encontram-se numa listagem exaustiva anexa à CP e denominada Q88 (Intertanko's Standard Tanker Chartering Questionnaire 88 (Q88), version 3).

Na 2ª página, encontra-se alguma informação sobre as últimas 3 viagens do navio, a sua posição atual e a data estimada para chegada ao porto de carga. Logo de seguida surgem os dados relevantes sobre a viagem a efetuar e para a qual o navio foi contratado. Nela encontram-se ainda os dados bancários dos contratantes.

Nas páginas 3ª e 4ª encontram-se cláusulas adicionais comuns, bem como a menção de que o presente contrato incorpora alguns documentos externos, tal como se fizessem parte integrante da presente CP. É desta forma integrado na CP, entre outros, o conteúdo do Asbatankvoy, assim como os questionários e formulários que o armador teve que preencher, a fim de ser considerado contratável.

Da 5ª à 7ª páginas, encontram-se enumeradas as cláusulas adicionais propostas pelo afretador, juntamente com as correções a aplicar.

A 8ª página apresenta por sua vez, as cláusulas adicionais propostas pelo armador.

Uma cláusula que por vezes é incluída na CP e que é internacionalmente conhecida como *Early Loading Clause* (vide anexo 9), prevê que na eventualidade do navio iniciar a operação de carga antes do principio dos *laydays*, o tempo poupado com essa antecipação possa ser descontado na estadia no porto de descarga, sob certas condições. De facto, não

é invulgar o navio chegar ao primeiro porto de carga antes do momento acordado para início do contrato, i.e. começo dos *laydays*. Neste caso e se a cláusula aqui citada não constar na CP, o navio deverá aguardar o instante inicial dos *laydays* e só então se apresentar como pronto para carregar. Contudo, se estiverem reunidas as condições para antecipar essa operação e se o afretador der autorização por escrito para que o navio atraque e comece o carregamento mesmo antes de se apresentar, então, o tempo que medeia entre o real início do carregamento e o momento previamente estipulado como princípio dos *laydays*, reverterá a favor do afretador. Este poderá então deduzir esse lapso de tempo à estadia em qualquer porto de descarga dessa mesma viagem, caso o navio não tenha atracação disponível à chegada, a qualquer um desses portos.

Este princípio constitui uma compensação dada ao afretador, pelo facto de permitir antecipar o início do contrato e assim diminuir o tempo ocioso que o navio estaria a aguardar frete. Deste modo, a viagem terminará previsivelmente mais cedo, e o armador terá o navio disponível para executar um novo contrato.

Tal como se encontra devidamente expresso na 2ª cláusula adicional do afretador (*vide* anexo 8, pg. 5, parágrafo “02. ADMINISTRATION”) e é hoje em dia usualmente aceite tanto por afretadores como por armadores, os termos e condições da CP em questão, são registados num documento que faz a recapitulação de todas as condições vigentes, e que será enviado tanto para o armador como para o afretador, dentro das 24 horas que sucedem à finalização do acordo. Exceto se alguma das partes o exigir por escrito, esse documento não será passado ao papel nem assinado, de facto. Ele será antes coligido pelo *broker* que logo após conseguir o acordo final de ambas as partes a todos os termos e condições da CP, o enviará por correio eletrónico, aos interessados.

## ***2.7 Statement of facts***

Como expressamente determina o parágrafo “32. DEMURRAGE TIMEBAR” do exemplo de CP (*vide* anexo 8), para o armador poder invocar sobrestadia e assim reclamar do afretador o pagamento respetivo, terá que enviar a este, após terminada a viagem e dentro do prazo estipulado nessa mesma cláusula, uma mensagem reclamando formalmente a sobrestadia, acompanhada do respetivo cálculo do tempo e do valor em dívida, bem como os registos de todos os acontecimentos relevantes ocorridos durante as escalas portuárias (*statements of facts*) (*vide* anexo 11).

Estes registos não são mais que a listagem de todos os acontecimentos verificados a bordo com interesse para a expedição comercial, desde que o navio dá entrada no respetivo porto até que dele parte, após terminadas todas as operações. Cada escala levará à emissão de um

registo deste tipo que poderá ser elaborado por qualquer uma das quatro entidades envolvidas: navio, carregador ou recebedor, agente do armador e inspetor independente.

Cada *statement of facts* deverá conter a identificação do navio e do porto, a operação desenvolvida pelo navio e o grupo data/hora a que se verificou cada um dos acontecimentos relevantes. Deverá do mesmo modo identificar todas as paragens da operação comercial e registar o motivo de tais interrupções.

Estes documentos poderão ser elaborados por uma das entidades acima mencionadas ou por todas elas, caso em que os factos relatados deverão ser coincidentes. Eles serão necessariamente assinados pelo comandante e pelo carregador ou recebedor, conforme diga respeito ao porto de carga ou descarga, podendo também ter a assinatura das outras duas entidades.

Com base nestes documentos, juntamente com os Avisos de Navio Pronto (*Notices Of Readiness*) e quaisquer outros documentos relevantes, após concluída cada viagem, tanto armador como afretador estão aptos a contabilizar os tempos de estadia, tendo em conta todos os descontos previstos na CP e já identificados num subparágrafo aqui acima.

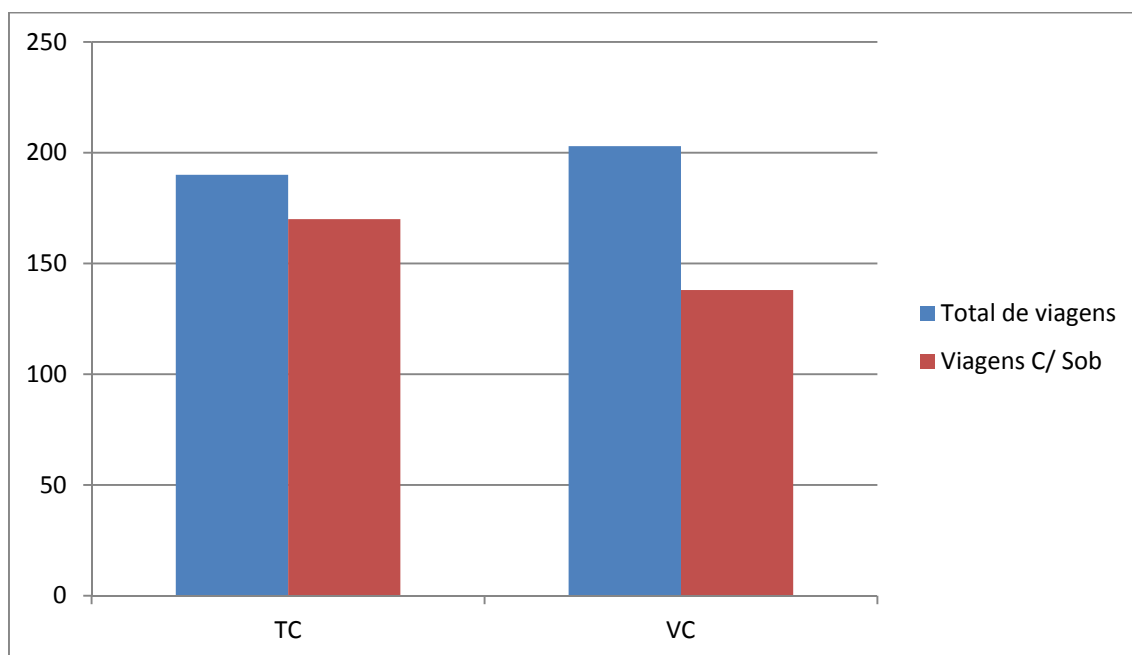
### 3. As sobrestadias; um negócio colateral

#### 3.1 Caracterização do problema

Como foi referido anteriormente, só no ano 2011 foram pagos 9 353 106.49 euros por um afretador português, a uma série de armadores estrangeiros. Os navios utilizados para efetuar as viagens em estudo foram contratados sob duas formas; a tempo (TC) ou à viagem (VC). A identificação dos navios propriamente ditos torna-se irrelevante, uma vez que enquanto que os navios afretados em *Time Charter* executaram várias dezenas de viagens cada um, já os afretados em regime de *Voyage Charter* variaram a sua presença entre uma única e uma dezena de viagens (*vide* anexos 2 e 3).

#### 3.2 Análise de dados

Verificou-se que na globalidade dos afretamentos referidos, foram efetuadas 393 viagens do início ao final do ano 2011. Destas, 308 incorreram em sobrestadia, o que representa 78.37 % da totalidade. Transpondo para os gráficos abaixo (gráficos 1 a 3) os dados extraídos do manancial informativo referente à totalidade de viagens, pode ver-se a distribuição das viagens com sobrestadia, tanto segundo o género de contrato de afretamento, como segundo o tipo de carga transportada.



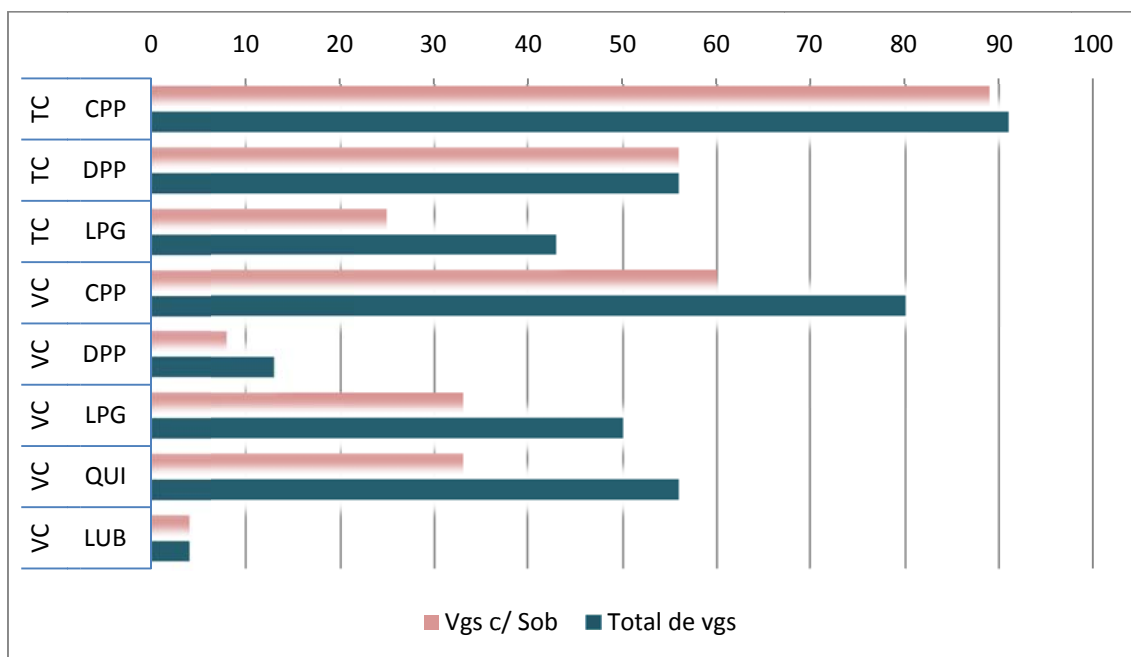
Ano : 2011  
Fonte: autor

Gráfico 1 – Viagens por contrato

Numa tentativa de entender a razão de ser da elevada percentagem de viagens com sobrestadia no universo das 393 viagens realizadas, começa-se por evidenciar no gráfico 1, uma forte presença de viagens com sobrestadia em regime de *Time Charter*. Mas observando o gráfico 2, verifica-se que este fator não é uniforme ao longo do conjunto de viagens, não podendo desta forma ser o responsável pelo desempenho em análise. A segunda coluna deste gráfico faz a distinção por tipo de carga transportada. Enquanto para as viagens com produtos CPP e DPP o desempenho aponta para o género TC, como sendo o responsável pela superior percentagem de viagens com sobrestadia, verifica-se que em transportes de LPG essa tendência se desvanece, sofrendo até uma ligeira inversão. De facto, enquanto o transporte de LPG sob contratos TC apresenta 58 % de viagens com sobrestadia, esse mesmo transporte em regime VC, apresenta 66 % de viagens com sobrestadia. Esta ligeira inversão tende a ilibar o género TC como tendencialmente causador de sobrestadias.

Reforçando esta ideia, verifica-se que as viagens com produtos químicos (QUI), totalmente desempenhadas em VC, apresentam valores relativos de sobrestadia muito semelhantes aos do transporte de LPG em regime TC; 59 % face a 58 %.

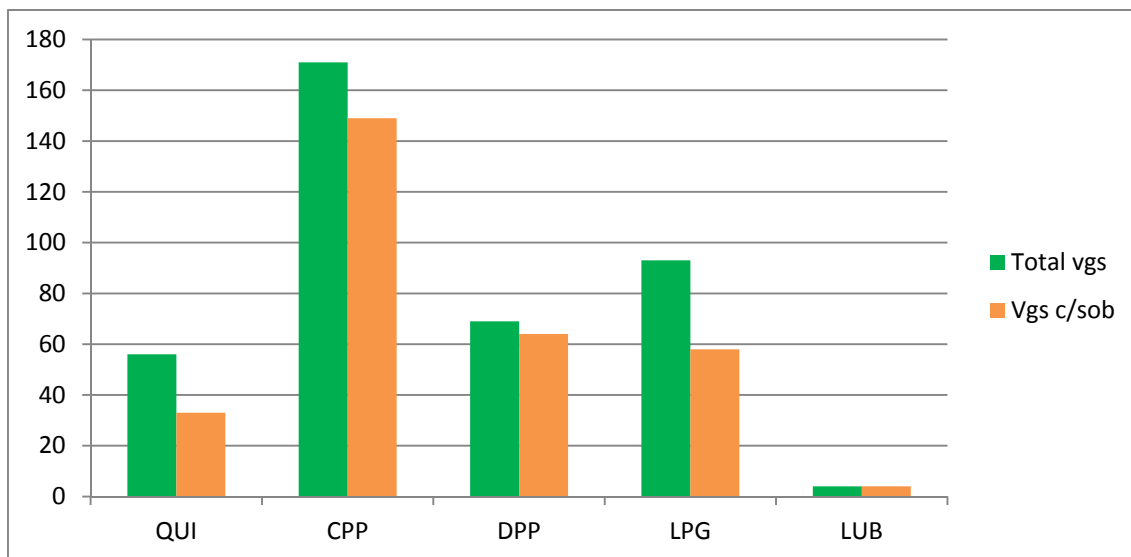
Por último, o gráfico evidencia a constante incorrência em sobrestadia, sempre que foram transportados óleos lubrificantes (LUB). Este tipo de transporte foi executado em exclusivo por navios em VC e uma vez que as sobrestadias marcaram presença em 100 % das viagens, isto vem ilibar definitivamente o regime de afretamento TC, como sendo o fator determinante da incorrência em sobrestadia.



Ano : 2011  
 Fonte: autor

Gráfico 2 – Número de viagens por tipo de produto e contrato

Não sendo a análise do género de contrato de afretamento suficiente para entender o elevado número de viagens com sobrestadia, procedeu-se ao estudo do transporte por categorias, independentemente do *charterparty*. Um relance ao gráfico 3 mostra que quase todas as viagens que envolveram o transporte de CPP, DPP e LUB, se viram afetadas por sobrestadia. A razão ou razões que tornaram o transporte de QUI e LPG mais satisfatório, estará por certo em fatores ainda não apresentados.



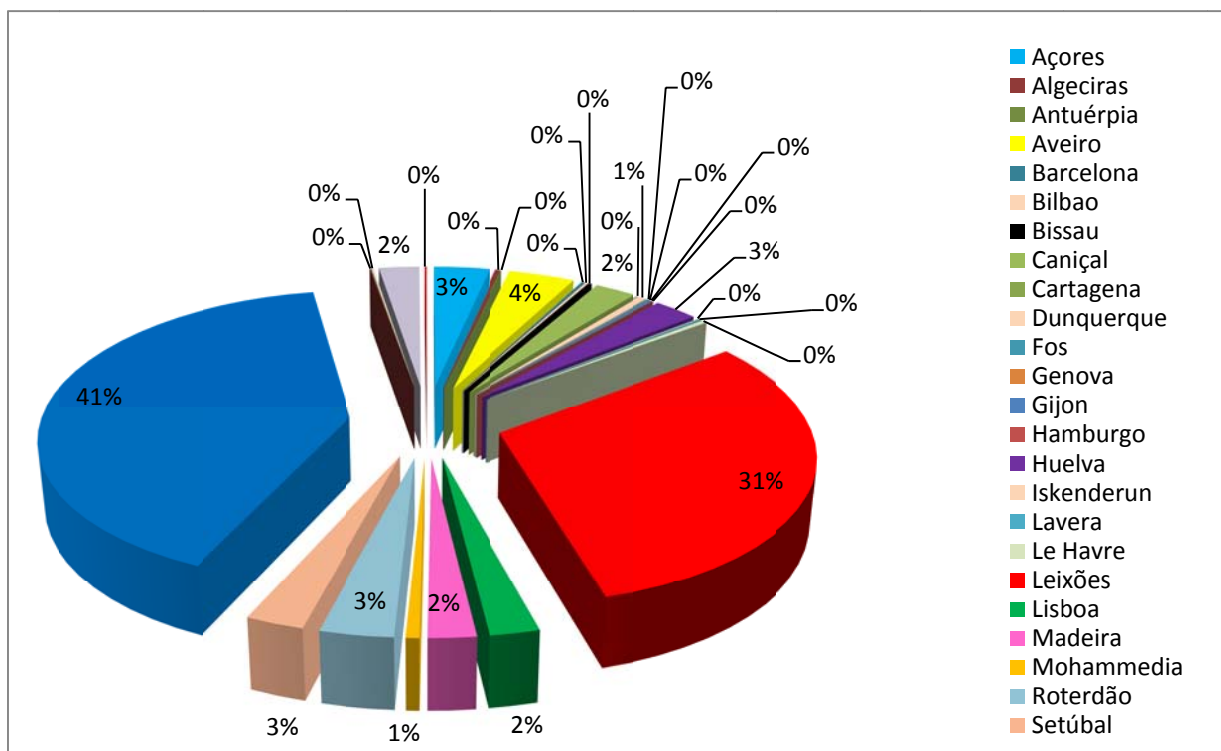
Ano : 2011  
Fonte: autor

Gráfico 3 – Viagens por tipo de carga

Procedeu-se em seguida ao estudo dos portos envolvidos em todas as viagens em que se verificou a ocorrência de sobrestadia. O gráfico 4 (elaborado a partir dos dados constantes no quadro 1) mostra a participação de todos esses portos e a sua importância relativa, tendo em referência o montante global que foi pago por motivo de sobrestadia. Da observação deste gráfico destacam-se de imediato dois portos que detêm só por si, 72 % do total de sobrestadias. Uma vez que se trata dos portos Sines e Leixões, é de postular que a razão de tal predominância se prende com a vizinhança de duas refinarias importantes, o que não acontece com muitos dos outros portos. Outro fator que terá que ser analisado, diz respeito ao grau de participação de cada um dos portos. Isto conseguir-se-á contabilizando o número de escalas de navios que se verificaram em cada porto.

Row Labels	Sum of Valor (€)
Açores	3,35%
Algeciras	0,27%
Antuérpia	0,04%
Aveiro	3,95%
Barcelona	0,19%
Bilbao	0,17%
Bissau	0,19%
Canical	2,47%
Cartagena	0,01%
Dunquerque	0,54%
Fos	0,14%
Genova	0,01%
Gijon	0,17%
Hamburgo	0,02%
Huelva	2,64%
Iskenderun	0,06%
Lavera	0,16%
Le Havre	0,35%
Leixões	31,06%
Lisboa	2,29%
Madeira	2,11%
Mohammedia	0,59%
Roterdão	3,31%
Setúbal	2,59%
Sines	40,59%
Tarragona	0,07%
Tees	0,14%
Terneuzen	2,41%
Valencia	0,11%
<b>Grand Total</b>	<b>100,00%</b>

Quadro 1 - Totalidade de sobrestadias por porto, valor em percentagem



Ano : 2011  
 Fonte: autor

Gráfico 4 – Totalidade de sobrestadias por porto

Um segundo grupo de portos tem uma participação no montante total de sobrestadia, na ordem dos 1 a 4 %. Fazem parte deste grupo, portos essencialmente recetores de mercadoria, embora como se verá mais abaixo, com um considerável número de escalas; assim como portos também por vezes carregadores, como é o caso de Lisboa, Aveiro e Roterdão.

O terceiro grupo a destacar, engloba os portos exclusivamente recetores ou com número de escalas muito reduzido, como se constatará pela observação do gráfico 5 (elaborado a partir dos dados constantes no quadro 2).

Row Labels	Total de Escalas	Escalas c/ Sobrestadia
Açores	28	25
Algeciras	2	
Algeciras	6	6
Antuérpia	1	1
Aveiro	36	30
Barcelona	11	8
Bilbao	3	2
Bissau	7	4
Canical	27	19
Cartagena	5	1
Dunquerque	1	1
Fos	1	1
Genova	1	1
Ghent	1	
Gijon	3	2
Hamburgo	3	1
Huelva	26	18
Iskenderun	1	1
Izmir	1	
Lavera	11	6
Le Havre	5	5
Leixões	261	213
Lisboa	28	23
Madeira	13	13
Mohammedia	5	4
Roterdão	50	34
Setúbal	26	23
Sines	311	263
Tarragona	3	2
Tees	1	1
Terneuzen	16	12
Valencia	9	4
<b>Grand Total</b>	<b>903</b>	<b>724</b>

Quadro 2 – Totalidade das escalas em porto, com e sem sobrestadia

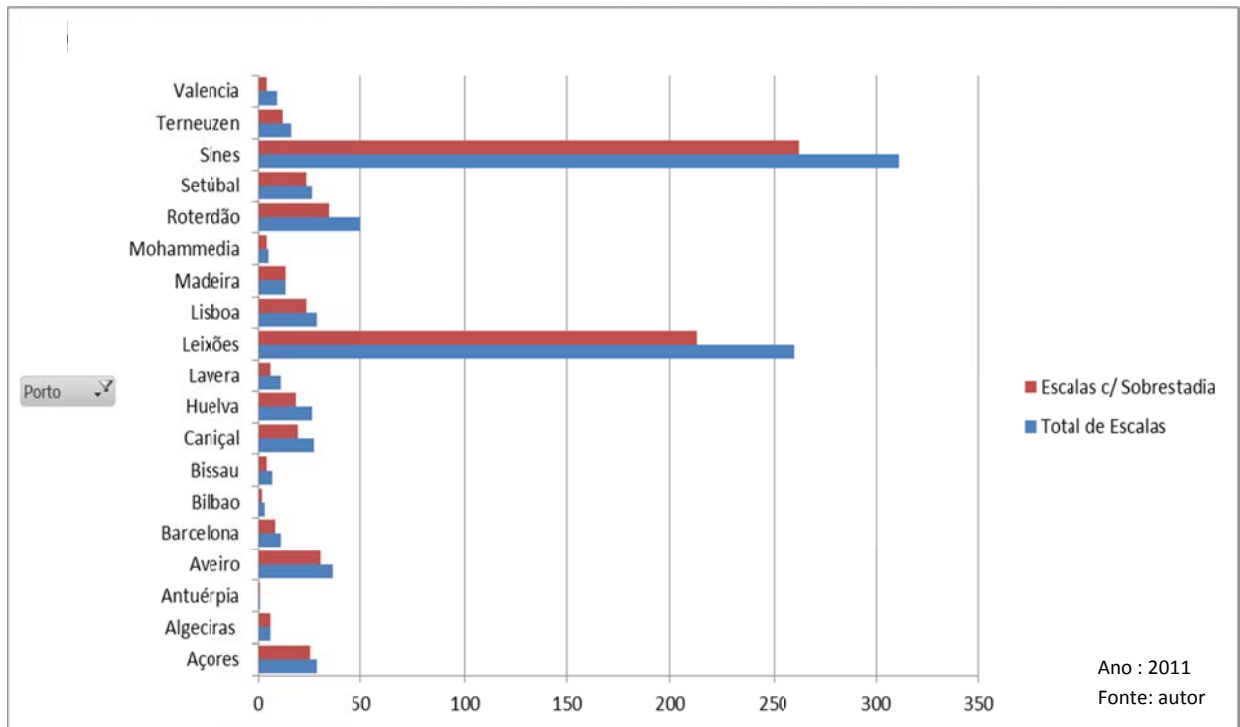


Gráfico 5 – Escalas mais significativas, com e sem sobrestadia

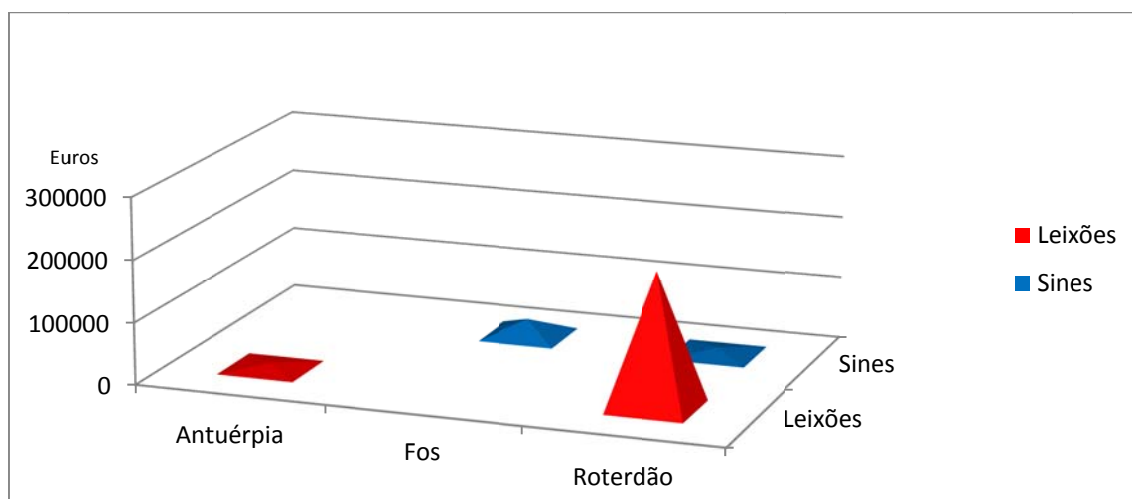
Efetivamente, a observação desta figura permite constatar que a hegemonia de Sines e Leixões na totalidade de sobrestadias, ficou a dever-se ao número de escalas que os navios aí efetuaram. O facto destes portos se encontrarem junto a duas importantes refinarias, pode estar na origem dessa elevada procura em termos de transporte de graneis líquidos, o que contribuirá indiretamente para a sua participação nas sobrestadias. E apenas indiretamente porque tal como se verifica no gráfico 4, outros portos existem na vizinhança de grandes refinarias, sem contudo a sua responsabilidade no total de sobrestadias, ultrapassar o 1 %. Isto acontece com portos como Antuérpia, Barcelona e Bilbao, entre outros. A razão do seu contributo não pode portanto ser atribuída à presença das centrais de refinação, mas tão somente ao número de vezes que os navios demandaram esses mesmos portos.

O terceiro agrupamento, constituído pela gama intermédia de portos com uma participação entre 1 e 4 %, vê espelhada no gráfico 4 a sua posição secundária, com um número total de escalas a oscilar entre as 16 de Terneuzen as 50 de Roterdão. Parece pois haver uma relação direta entre a quantidade de escalas de navios a um porto e o envolvimento desse porto no montante de sobrestadias gerado. Sabe-se por outro lado, que a participação destes portos na exploração comercial não é idêntica. Encontram-se na tabela acima os portos de Lisboa e Setúbal, ambos com 23 visitas de navios geradoras de sobrestadia. Contudo, a responsabilidade de Setúbal no cômputo geral das sobrestadias atinge os 3 %,

ultrapassando Lisboa em mais de 28 490 euros. Esta diferença pode indicar fatores que ainda não foram estudados. Como veremos de seguida, portos como Setúbal são essencialmente recetores de mercadorias, enquanto outros como Lisboa, para além de receber também se comportam ocasionalmente como portos de carga.

Uma vez que o gráfico 5 nos mostra a totalidade de escalas por porto, *versus* as mesmas geradoras de sobrestadia, pode daqui detetar-se uma ligeira diferença de desempenho entre portos. No limite, surjem aqui portos que não se encontram em mais figura nenhuma, e isto porque as poucas viagens em que estiveram envolvidos, não incorreram em sobrestadia.

Na análise do envolvimento dos diversos portos em termos de sobrestadias, consoante as operações comerciais neles efetuadas, carga ou descarga, houve necessidade de considerar separadamente as viagens realizadas em regime de *voyage charter*, face às realizadas por navios em *time charter*. E isto essencialmente porque durante o ano de 2011, nenhum navio afretado a tempo esteve envolvido em qualquer viagem de importação ou exportação. Assim, observando o gráfico 6 vê-se que o porto de Roterdão teve um peso considerável no montante das sobrestadias, enquanto se comportou como porto de origem das mercadorias destinadas a Leixões. Tal como foi referido acima, a dupla operacionalidade de Roterdão (carga e descarga), bem como o número de escalas de navios tanque, associado ao facto de servir uma importante refinaria, asseguraram-lhe uma considerável participação. Antuérpia, por outro lado, apesar de servir um porto com dimensões idênticas às de Roterdão, tem uma participação diminuta em termos de sobrestadias. Isto eventualmente, por ter estado envolvido em apenas uma viagem com ocorrência de sobrestadia.

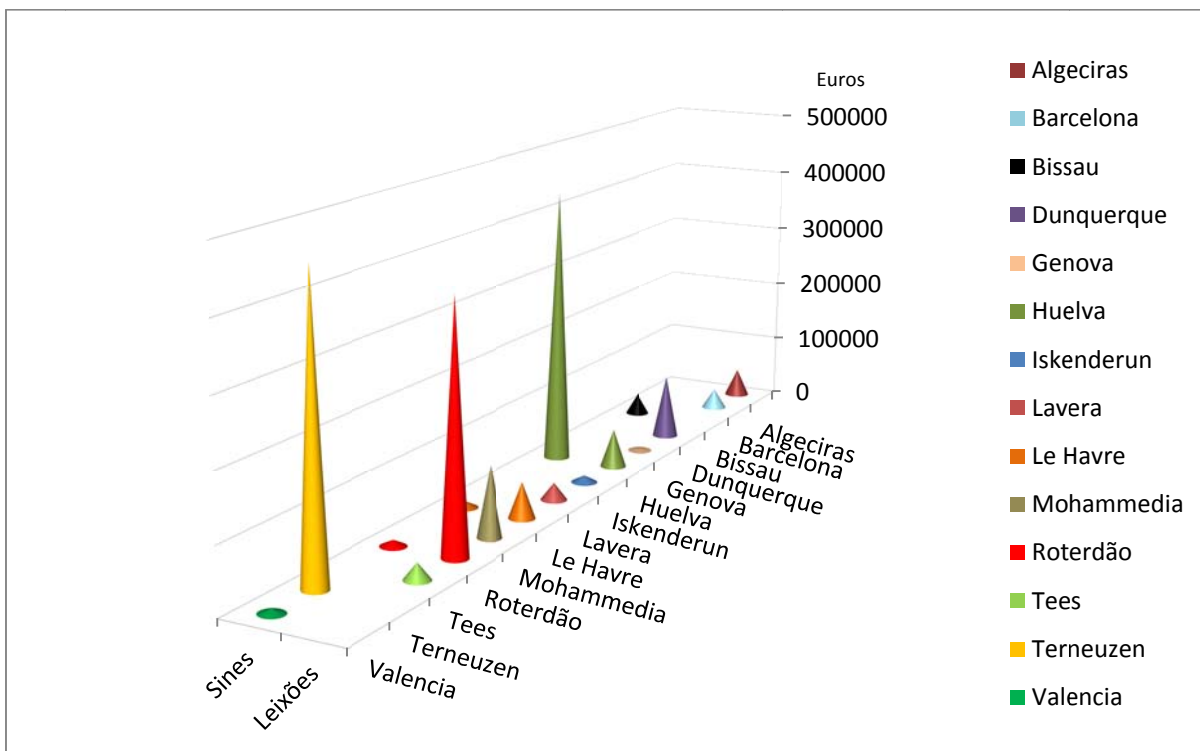


Ano : 2011  
 Fonte: autor

Gráfico 6 – Viagens de importação por portos

Pela observação das nossas exportações envolvendo viagens que apresentaram sobrestadia, conclui-se que Roterdão continua a marcar presença. Tanto a sua dupla operacionalidade

como a quantidade de escalas verificadas, parecem ser um bom indício para a sua quota parte no montante de sobrestadias. Como se pode observar no gráfico 7, Terneuzen surge logo a seguir. Concorrendo apenas como porto de descarga, contabilizaram-se as suas escalas em número de 12, enquanto que Roterdão registou 34. Esta relação faz sentido, até verificarmos que a participação nas sobrestadias por parte de Roterdão, foi apenas excedida nas nossas exportações por Huelva. Este porto que tal como Terneuzen, surge apenas como recetor das nossas exportações, apresenta uma baixa quantidade de escalas (18), bastante semelhante à de Terneuzen. Contudo, o seu envolvimento nestas viagens com sobrestadia, ultrapassa Roterdão em mais de 104 mil euros. Isto, apesar do porto holandês registar um maior número de escalas; 20 contando apenas com as exportações.



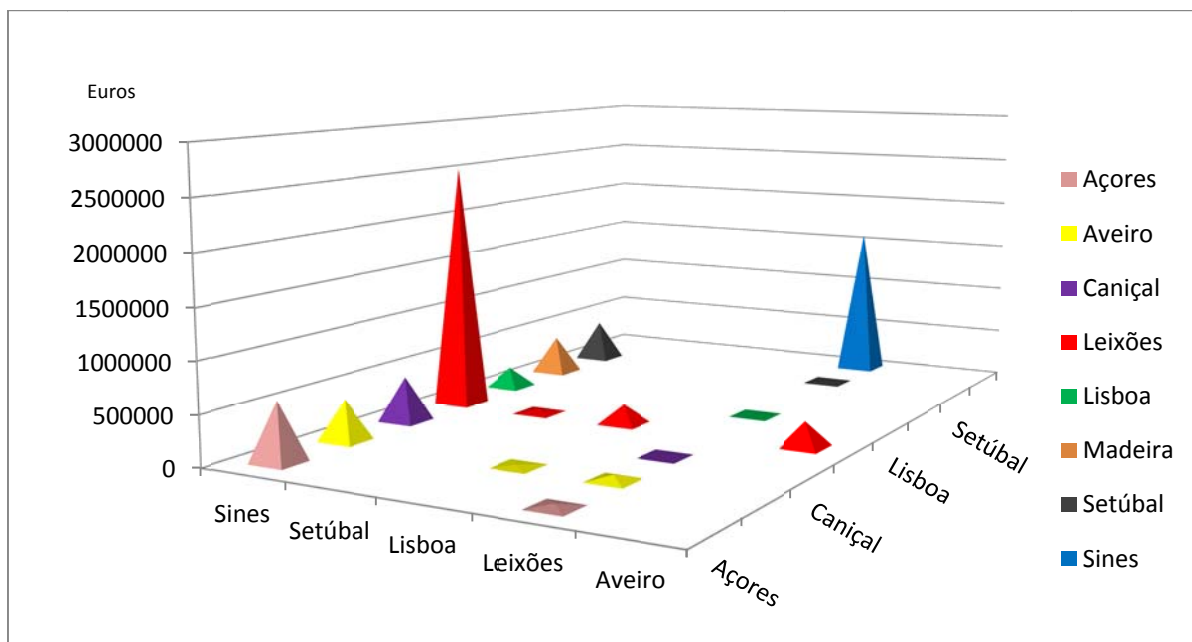
Ano : 2011  
 Fonte: autor

Gráfico 7 – Viagens de exportação por portos

Esta aparente inversão na tendência determinada pelo número de escalas, terá que encontrar justificação noutra fator de exploração. Como se verificará mais abaixo, Huelva e Terneuzen para além de partilharem o estatuto de recetores de parte das nossas exportações, são também os únicos portos estrangeiros a receber o nosso LPG. Fica assim aberta a possibilidade do tipo de produto transportado, poder de alguma forma influenciar a ocorrência de sobrestadia.

Olhando para o mercado interno, extrai-se dos dados coligidos que as viagens entre portos nacionais, foram asseguradas por todos os navios afretados a tempo, bem como por muitos

outros afretados à viagem. Da sùmula desta informação elaborou-se o gráfico 8, que pretende apresentar todas as viagens domésticas que se viram afetadas de sobrestadia.



Ano : 2011  
Fonte: autor

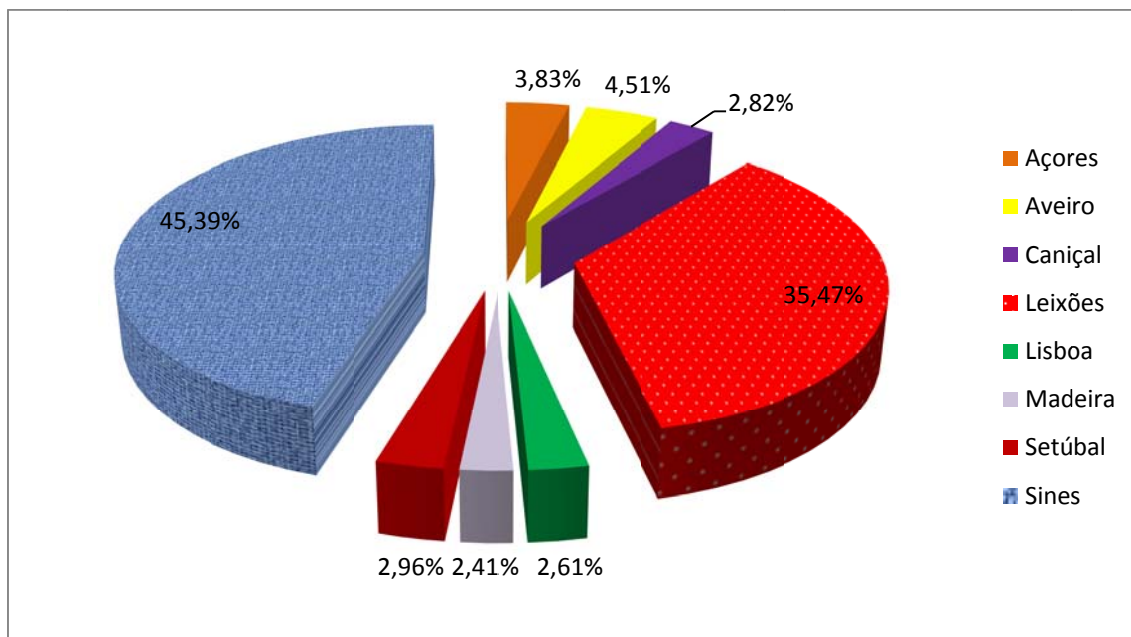
Gráfico 8 – Viagens afetas ao mercado nacional

Responsável por mais de sete milhões e duzentos e quarenta mil euros pagos em resultado de sobrestadias, o mercado interno agregado exprime mais uma vez a predominância dos portos de Sines e Leixões, face aos restantes. Se bem que, como ficou registado acima, o número de escalas de navios nestes dois portos seja sobranceiramente maior que em qualquer um dos outros, verifica-se neste gráfico que existe uma constância de viagens afetadas. Sempre que Sines ou Leixões assumem o papel de porto de carga, todos os seus destinos surgem afetados de sobrestadia. O mesmo não se passa com os restantes portos. Já quando eles se constituem portos de descarga, o comportamento é diferente. Aqui, Sines só regista sobrestadias com transportes provenientes de Leixões, embora se saiba que aquele porto recebe navios carregados noutras fontes. Já Leixões enquanto porto de descarga, apresenta um comportamento mais eclético, registando sobrestadias para transportes de todas as proveniências.

Outro facto que ressalta da figura acima, é a aparente reciprocidade entre Sines e Leixões. Viagens que resultem de transferências internas entre esses dois portos, veem-se afetadas por 80.86 % do valor das sobrestadias inerentes ao mercado interno.

Dado este enorme desfasamento, será mais abaixo analisado qualitativamente o mercado praticado entre os diversos portos.

Como se pode constatar pelo gráfico 9, todos os portos nacionais envolvidos pelo comércio de produtos refinados, têm a sua quota parte no montante pago por sobrestadias, embora como já vimos, as duas maiores fatias pertençam a Sines e Leixões.



Ano : 2011

Fonte: autor

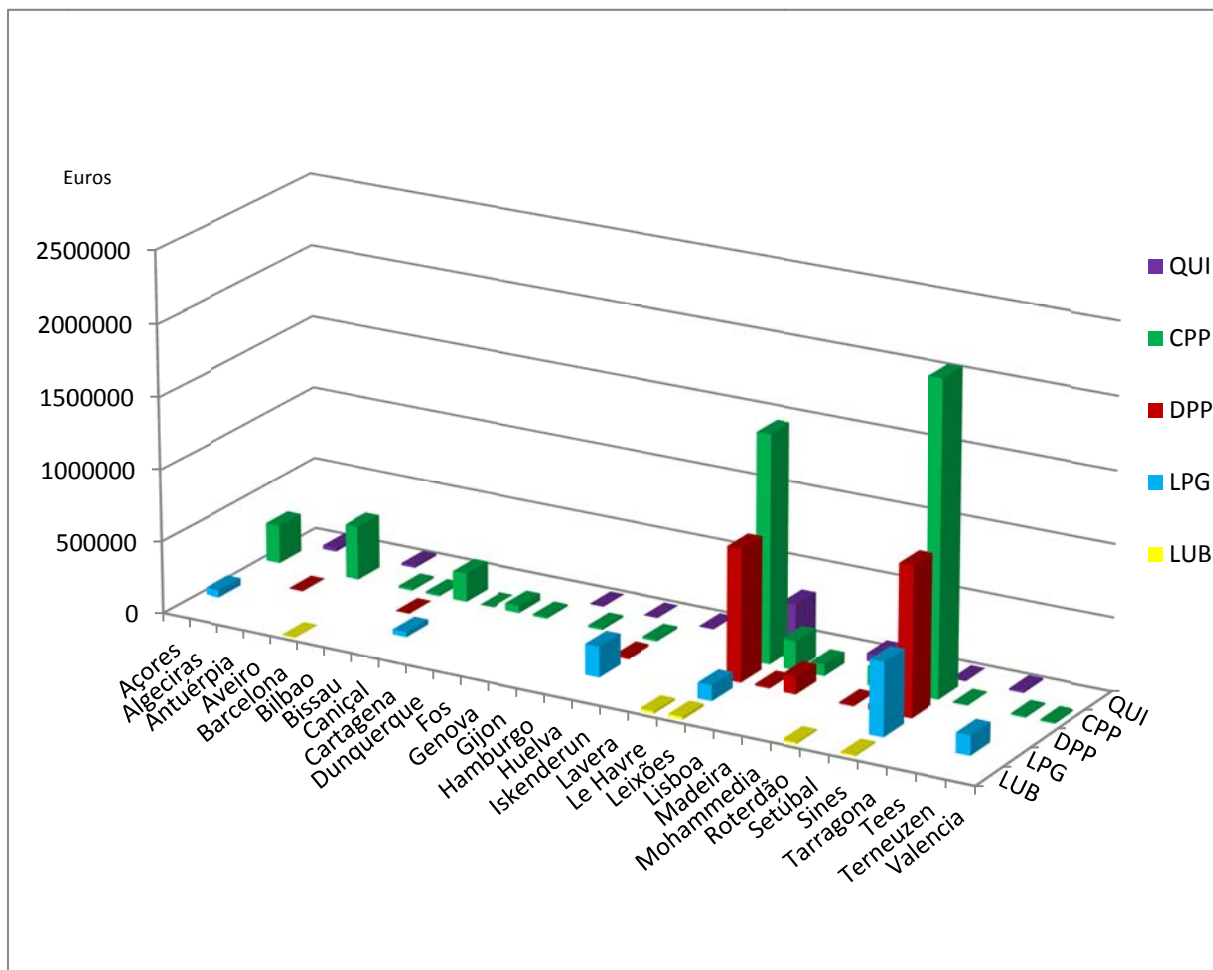
Gráfico 9 – Totalidade sobrestadias do mercado nacional

Para a elaboração deste gráfico, considerou-se a intervenção de cada porto independentemente da operação por ele envolvida, fosse ela carga ou descarga.

Se pensarmos que o valor atingido pelas sobrestadias afetas ao mercado interno, ascendeu a 8 191 440.99 euros, então logo se conclui que mais de seis milhões e seiscientos e vinte e três mil euros foram gerados em apenas dois portos.

Numa tentativa de compreender o comportamento diferenciado dos vários mercados, e tendo sempre por base os montantes pagos por sobrestadia em todas as viagens que registaram esta ocorrência, passou-se a analisar esse mesmo tráfego tendo em conta o tipo de carga transportada.

Daqui resulta o gráfico 10, o qual mostra todos os portos intervenientes em viagens afetadas por sobrestadia. De novo, considerou-se a presença de cada porto independentemente da operação comercial nele decorrida. Constan neste gráfico todas as viagens de importação e de exportação, bem como as inerentes ao mercado interno. Sofreram igual inclusão as viagens feitas ao abrigo de TC assim como as VC.



Ano : 2011  
 Fonte: autor

Gráfico 10 – Sobrestadias por tipo de carga e portos

Este gráfico evidencia o facto das sobrestadias ocorrerem nos portos de Sines e Leixões, independentemente da qualidade dos produtos manuseados. Isto não parece verificar-se para nenhum dos restantes portos. De novo, os montantes atingidos por aqueles dois portos sobressaem aos demais o que, como vimos atrás, está intimamente relacionado com o número de escalas neles registado.

Outro dado a extrair deste gráfico, tem a ver com o desigual desempenho de alguns portos em virtude dos produtos manuseados. Assim, se bem que muitos portos operem diversos tipos de carga, há “falhas” no gráfico acima que denotam *performances* em relação a certos produtos, capazes de evitar a ocorrência de sobrestadias. É o caso, por exemplo, da “falha” de DPP no Canical, de CPP em Antuérpia e Barcelona; e LUB em Tarragona.

Os gráficos seguintes: 11, 12, 13, 14 e 15, permitem visualizar o registo de sobrestadias por tipo de carga transportada e os respetivos portos de ocorrência.

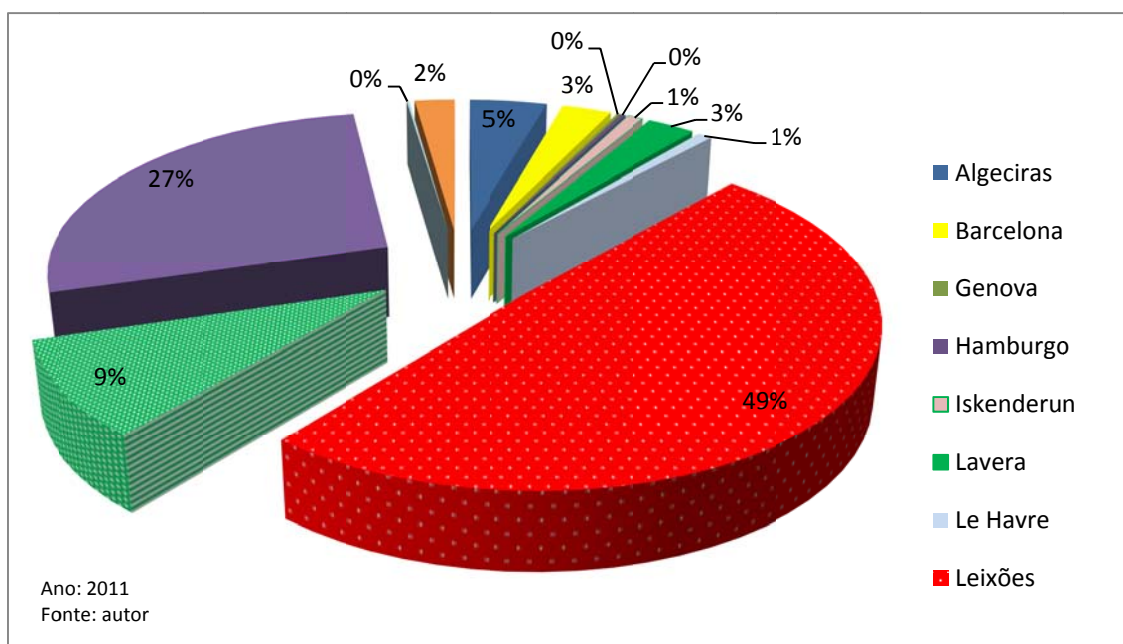


Gráfico 11 – Sobrestadias afetadas ao transporte de Químicos, por porto

Da análise do gráfico 11, salienta-se a quase exclusão de Sines. De facto, o transporte deste particular tipo de carga está condicionado à sua produção, que no nosso país apenas ocorre na refinaria de Leixões. Daí que neste gráfico, Leixões constitui o único porto de carga e todos os outros sejam na realidade, portos de descarga. O volume de Leixões denota contudo, um desempenho muito abaixo do ideal. Se bem que o número de escalas mantenha a sua influência como fator determinante no montante registado em sobrestadias, ele só por si não justifica os 49% concentrados num único porto.

De igual modo, o número de escalas registado no porto de Mohammedia, 4, dificilmente justifica a elevada fatia com que este porto concorreu, nas sobrestadias envolvendo o transporte de produtos químicos. Acentuando este desvio, tem-se por exemplo o porto de Roterdão que com 4.7 % das estadias afetadas, participa em 27 % das sobrestadias relativas a este tipo de carga.

O gráfico 12 reporta uma situação cujas condições geográficas são em tudo idênticas às do gráfico anterior (gráfico 11) contudo, o resultado é visivelmente diferente. Em ambas as situações (QUI e LUB), Leixões e Roterdão constituem os únicos portos junto a refinarias produtoras destas cargas. Eles assumem-se então como portos de carga sendo os outros todos, em princípio, portos de descarga. Mas enquanto a distribuição das sobrestadias no transporte de QUI apresenta uma elevada dispersão, de 0.18 % de Génova a 49.18 % de

Leixões, já no transporte de LUB a distribuição é muito mais homogénea, constituindo apenas Barcelona uma pequena fatia com 3.32%.

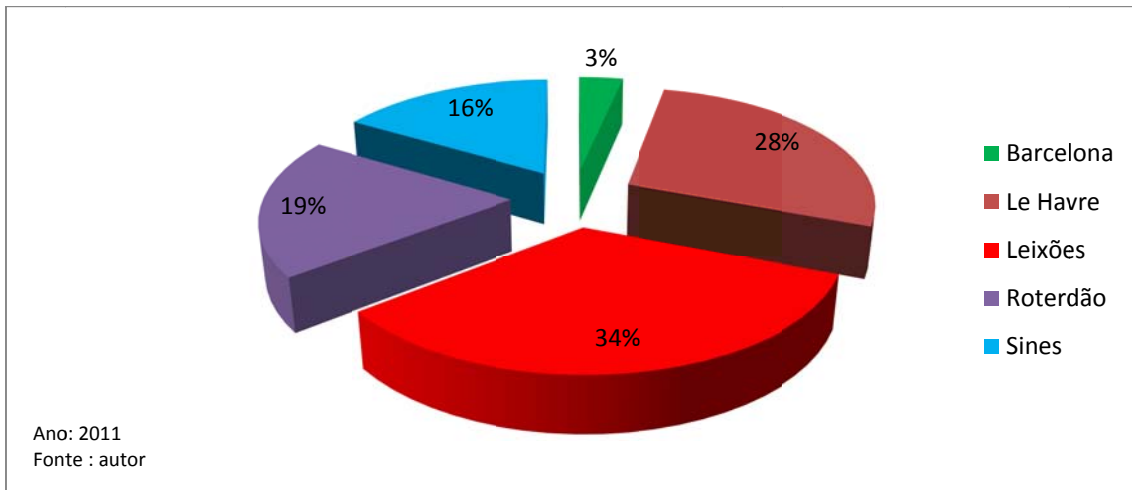


Gráfico 12 – Sobrestadias afetadas ao transporte de Lubrificantes, por porto

Por observação do gráfico 13, referente às sobrestadia que envolveram produtos CPP, identifica-se a sua grande semelhança com o gráfico 4, em que se encontra representado o contributo de cada porto para a totalidade das sobrestadias, independentemente do tipo de carga ou navio. Esta semelhança traduz a natureza básica deste comércio, assente essencialmente no transporte de produtos brancos refinados (CPP). De novo se verifica a estreita relação entre a distribuição apresentada no gráfico 13 e a evidenciada pelo número de escalas registado por cada porto (gráfico 5).

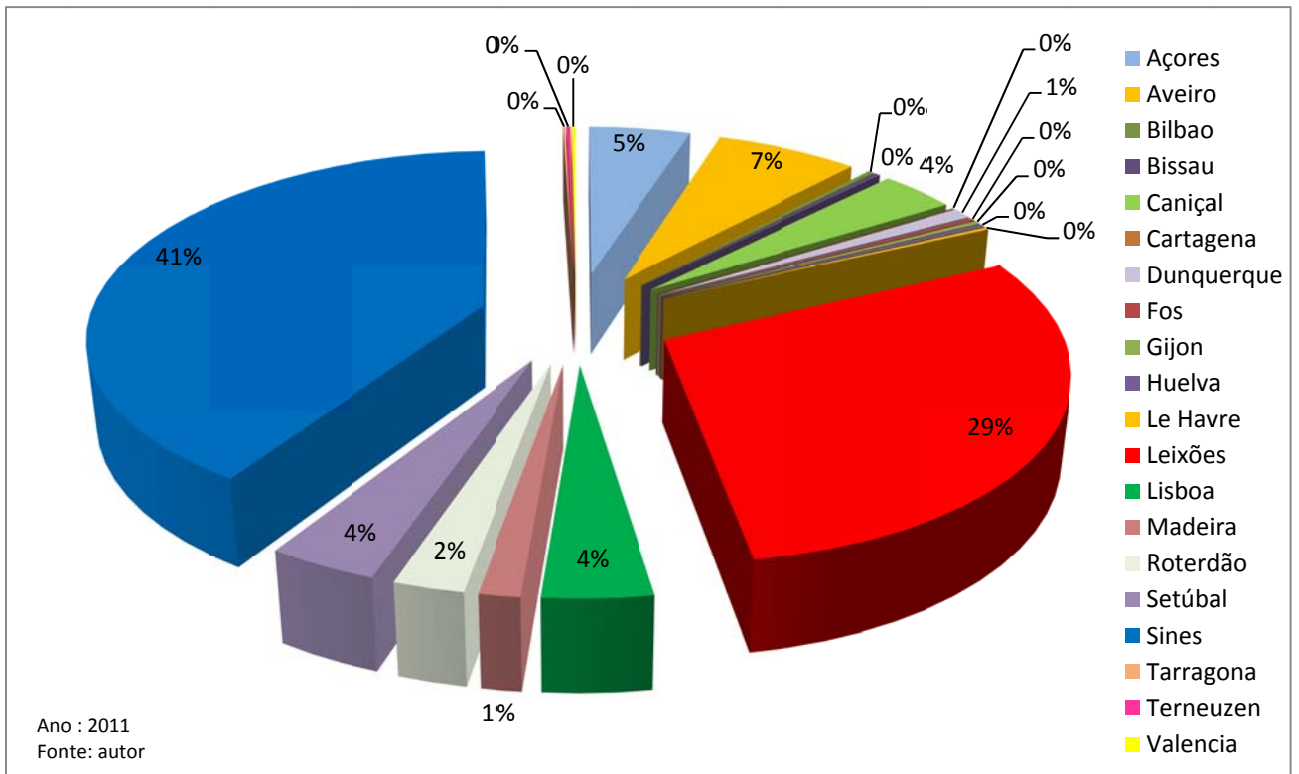


Gráfico 13 – Sobrestadias afetadas ao transporte de CPP, por porto

Esta sujeição começa a dissipar-se quando se analisa a ocorrência de sobrestadias no transporte de DPP. Aqui, tal como se constata no gráfico 14, dois portos apenas detêm 90% das sobrestadias. Os restantes, apesar do considerável número de escalas registado, comportam-se todos como portos de descarga, fazendo de algum modo baixar notavelmente o seu contributo.

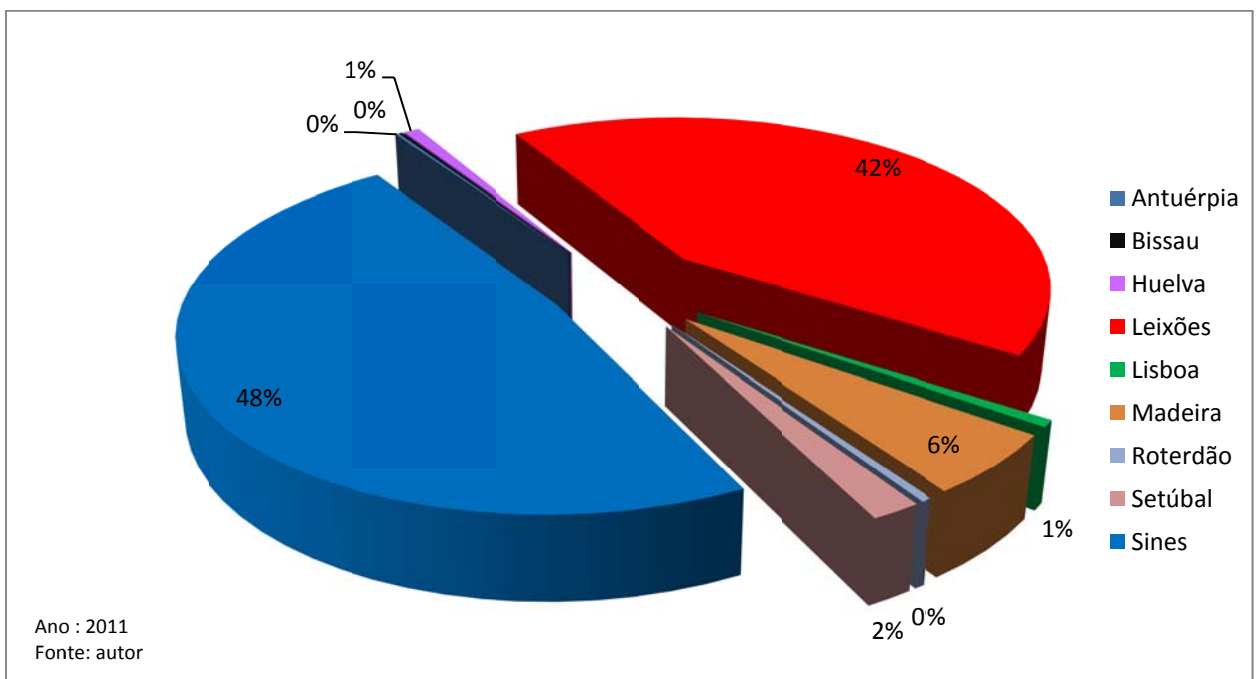


Gráfico 14 – Sobrestadias afetadas ao transporte de DPP, por porto

Contudo, como se comprova pelo gráfico 15, o produto manuseado tem relevância no tempo gasto em operação. Nos portos afetos aos transportes de LPG, apesar de existir um único porto de carga (Sines), verifica-se aqui que todos os restantes portos partilham fatias consideráveis de sobrestadia. Nem mesmo a máxima diferença percentual existente entre os portos de descarga, Caniçal e Huelva (de 3 a 18 %), é justificada pelo número de escalas com sobrestadia que é quase o mesmo; 19/18. Na realidade verifica-se até uma inversão na tendência, uma vez que o Caniçal registou maior número de escalas, enquanto que Huelva apresenta uma participação nas sobrestadias envolvendo este tipo de produto, muito superior.

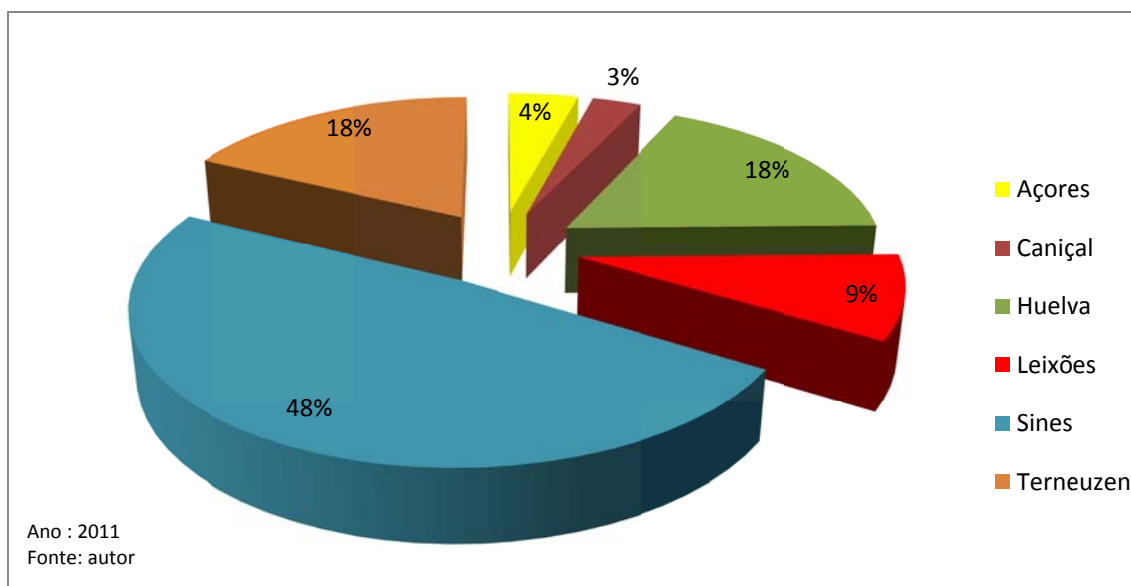


Fig 15 - Sobrestadias afetas ao transporte de LPG, por porto

Desta análise das variadas distribuições do montante pago por sobrestadias num setor específico do mercado, durante o ano de 2011, sobressaíram algumas tendências consoante o género de contrato de afretamento praticado, o tipo de operação comercial, o porto demandado ou até mesmo a categoria do produto transportado. Contudo, não ficou definida qualquer relação direta, uniforme e inequívoca entre qualquer um destes fatores e as verbas faturadas. Se bem que o número de estadias por porto se apresente como um elemento acompanhante dos montantes calculados de sobrestadias relativamente a cada porto, esse dado não se mostrou uniforme nem inequívoco, uma vez que foram encontrados desvios e até inversões. De todos os portos demandados durante o ano de 2011, apenas 3 não participaram em nenhuma viagem sujeita a sobrestadia; Algeciras, Ghent e Izmir. Todos os outros veem a sua participação aumentar, embora não de forma uniforme, com o incremento do número de escalas. Nota-se contudo, que essa comparticipação é

sobremaneira agravada pela variedade de produtos manipulados, bem como pela duplicidade operacional (carga e descarga).

É então agora possível responder às primeiras cinco hipóteses formuladas na Introdução deste trabalho:

- Hipótese 1: todas as viagens envolvem uma determinada sobrestadia;  
Falso, embora por uma margem relativamente curta. No ano em estudo, realizaram-se 393 viagens das quais 308 sofreram sobrestadia.
- Hipótese 2: os navios afretados a tempo estão mais vulneráveis a excessivos tempos de estadia, *versus* navios afretados à viagem;  
Verdadeiro, embora pouco significativamente. 89% das viagens TC sofreram sobrestadia, enquanto apenas em 68% das viagens VC, se verificou o mesmo.
- Hipótese 3: as viagens com sobrestadia dependem da categoria dos produtos transportados;  
Falso, embora estejam registados comportamentos diferenciados. Enquanto a totalidade do transporte de óleos lubrificantes incorreu em sobrestadia, apenas 62% das viagens transportando gás liquefeito registaram o mesmo. Os restantes produtos distribuem-se em torno de uma média geral de 80%.
- Hipótese 4: certos portos têm tendência para gerar tempos de estadia alongados;  
Verdadeiro. Pela análise das diversas distribuições das escalas pertencentes a viagens envolvendo sobrestadia, dois portos destacam-se dos restantes: Sines e Leixões.
- Hipótese 5: as sobrestadias registadas, estão em grande parte adstritas a determinados tipos de produtos movimentados e respetivos portos preferenciais;  
Verdadeiro, embora só parcialmente. Nas transferências de CPP e DPP encontra-se esta relação com os dois principais portos, enquanto que nas outras, o relacionamento preferencial dá-se com um porto, ou é inexistente, tal como se encontra analisado mais acima.

A análise da afetação de sobrestadia às viagens desempenhadas sob diferentes contratos de afretamento, não mostrou portanto uma tendência inequívoca. Tal como foi apurado acima, os contratos TC não são por si só mais suscetíveis à ocorrência de sobrestadia. As razões de ser de tais dilatados tempos em porto terão que ser exploradas mais profundamente, o que será feito no capítulo 4.

Página em branco

## 4. Os Tempos Perdidos; a entropia do sistema

### 4.1 Sistematização dos dados

É prática corrente as entidades diretamente envolvidas na operação dos navios, manterem um registo de todos os acontecimentos relevantes, desde a chegada daqueles à área portuária, até à sua partida após terminadas todas as operações. Tal registo, vulgarmente conhecido pela sua designação em inglês *Statment Of Facts*, é um documento obrigatoriamente assinado pelo comandante do navio e pelo representante da instalação, seja ela carregadora ou recebedora. Complementarmente, este documento pode também ser assinado pelo agente do armador e pelo inspetor independente, caso tenha sido nomeado. Trata-se portanto de um documento com grande representatividade que tal como foi referido no capítulo 2, servirá tanto para o armador como para o afretador, extraírem toda a informação relativa aos tempos de operação do navio, bem como todos os períodos de inatividade e sua justificação.

Dos dados disponíveis relativamente às viagens analisadas no capítulo anterior, foi possível coligir os períodos de inatividade operacional dos navios, contando com o rigor do minuto, i.e. os lapsos de tempo desde o início de cada período até ao seu final. Cada um destes registos ou item, identificou o navio e a respetiva viagem, o porto da ocorrência e o tipo de operação a desenvolver, assim como o período de inatividade comercial e o motivo que a originou.

Na totalidade foram recolhidos 2430 registos de tais períodos, (*vide* anexos 4 e 5) também designados por tempos perdidos. Todos eles dizem respeito às viagens analisadas no capítulo anterior, de janeiro a dezembro de 2011. Todas as sobrestadias então mencionadas foram geradas por estes tempos perdidos. Uma vez que, tal como ficou determinado no capítulo 2, o tempo atribuído por contrato para efetuar as operações comerciais é calculado com base na quantidade de portos de carga e descarga de cada viagem, bem como na quantidade de carga a manusear. São os tempos perdidos em cada porto que vão gerar os prolongamentos das estadias e deste modo, obrigar o afretador ao pagamento da respetiva sobrestadia.

Os dados foram assemblados segundo os dois regimes contratuais; TC e VC. Eles apresentam diferenças circunstanciais específicas e em vista da diversidade de dados coligidos, eles foram analisados inicialmente em separado. Enquanto os registos sobre viagens TC recaem sobre onze portos nacionais, já os verificados em VC abrangem uma totalidade de trinta e um portos. Tal como se verificou no capítulo anterior com as sobrestadias, o panorama aqui não foca a totalidade das estadias efetuadas pelos navios

durante o ano de 2011, mas tão somente aquelas em que se verificou e registou, a ocorrência de tempos perdidos.

## 4.2 Análise dos dados

Observando o gráfico 16, constata-se que todos os portos nacionais escalados, segundo se extrai da gráfico 5, registaram períodos de inatividade. Mais uma vez, Sines e Leixões destacam-se dos restantes portos, apresentando os seus picos de inatividade sobranceiros aos demais. Isto segue a tendência já verificada em inúmeros gráficos do capítulo anterior, o que vem comprovar o que foi dito mais acima, ou seja; que as sobrestadias verificadas em cada viagem, são geradas pelos tempos perdidos nos portos que as constituíram.

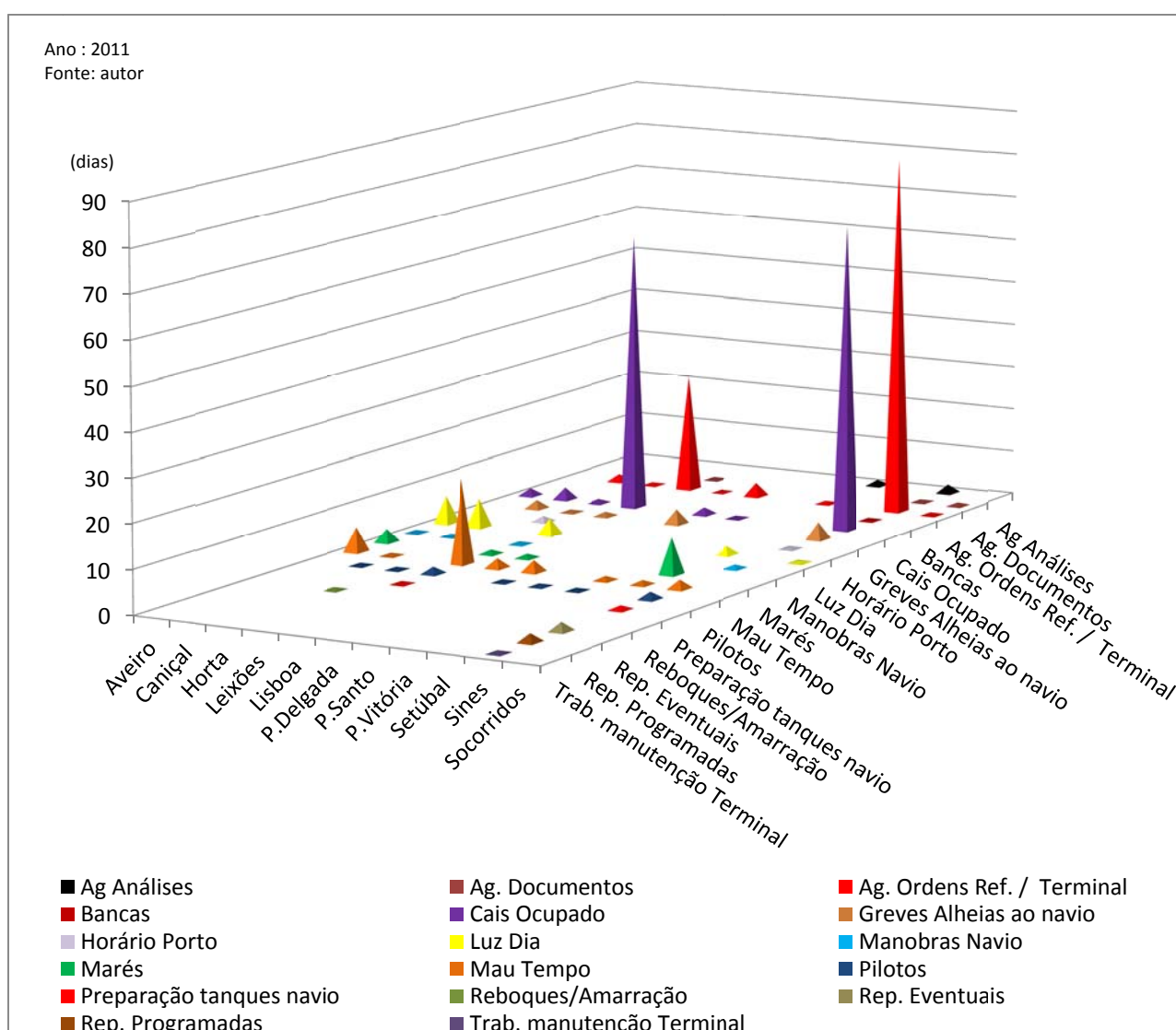


Gráfico 16 – Tempos perdidos em portos nacionais – frota TC

Pode-se agora pela primeira vez, descortinar os motivos que estão por trás dos elevados montantes pagos na sequência de viagens com escalas nestes dois portos.

Como se comprova pelos dados exibidos por este gráfico, as causas mais marcantes dos tempos perdidos verificaram-se a aguardar ordens da refinaria ou do terminal, e em consequência de cais ocupado. Praticamente todos os outros motivos afetaram o porto de Sines, o que se pode compreender pela diversidade de operações, de tipos de navios e de produtos manipulados. Por operações, salienta-se não só as típicas manobras de carga e descarga, comuns à maioria dos portos, mas também operações de preparação de tanques de carga, inertização, *gassingup* de navios LPG, descarga de águas de lavagem, descarga de resíduos da casa da máquina, desgasificação de tanques, entre outras. Tudo isto são manobras vulgares no porto de Sines e que muito raramente são observadas em qualquer outro porto nacional. Esta diversidade, não só é espelhada diretamente pela ocorrência dos tempos perdidos identificados, como provoca um incremento nos dois maiores picos. De facto, um navio que promova uma diversidade de operações durante a sua estadia, irá confrontar-se com um grande número de períodos a aguardar ordens do terminal. Acontece com muita frequência o navio estar em condições de iniciar ou prosseguir as operações, mas manter-se inativo ou interromper essas mesmas operações, por ordem do operador do terminal ou do *loading master* (representante do carregador/recebedor). Isto pode dar-se por inúmeros motivos, qualquer um deles da responsabilidade da instalação terrestre. Basta ver que entre duas manobras distintas, logo que o navio estiver pronto para iniciar a operação seguinte até que a instalação de terra se encontre igualmente pronta, é considerado um lapso de tempo a aguardar ordens do terminal.

Do mesmo modo, da diversidade de operações descritas acima algumas implicam a mudança de posto de atracação, ou a múltipla acostagem durante a mesma estadia. Isto só por si torna os navios vulneráveis à inatividade, por motivo de cais ocupado.

O porto de Leixões apresenta uma conjuntura um pouco diferente. A diversidade de operações aí permitida não se compara com a de Sines. Embora mais versátil e complexo que os restantes portos ainda não proferidos, consequência de servir uma importante refinaria, as típicas operações aí desenvolvidas são de carga e descarga. Daí que os períodos a aguardar ordens da refinaria/terminal embora notórios, atingem valores muito inferiores aos de Sines.

Por outro lado, para a classe de navios em estudo, transportadores de produtos refinados a granel, Leixões dispõe de apenas de três postos de atracação. Uma vez que é o porto de serviço à refinaria de Matosinhos, para além de estar implantado num dos maiores centros demográficos do país, é notório que a quantidade de navios tanque que demandam esse porto, não encontram disponibilidade imediata para as suas operações comerciais. Assim, muitos deles à chegada são forçados a fundear por motivo de cais ocupado. É por esta

razão que este particular período de inatividade, representa em Leixões o mais significativo tempo perdido.

Ao referir que os navios fundeiam em Leixões a aguardar cais livre, não se pode generalizar, uma vez que nem sempre as condições de tempo permitem a sua permanência no fundeadouro. Por inspeção dos *statment of facts* que acompanham as viagens em estudo, deteta-se que com frequência, as condições meteorológicas não permitiram a manobra de fundear a aguardar cais. Outras viagens houve que apesar do navio ter cais livre à sua espera, as condições de tempo impediram a atracação atempada. Por razões idênticas, verificou-se por diversas vezes a interrupção das operações de carga/descarga. Ficam assim identificados os motivos pelos quais o terceiro maior pico de Leixões em termos de tempos perdidos, é devido ao mau tempo. Segundo o contrato de afretamento padrão utilizado para este tipo de viagens, todas as interrupções ocorridas por motivo de mau tempo, são igualmente partilhadas por armador e afretador, salvo haja uma cláusula adicional no contrato que cancele esta prática. Isto significa que 50% do tempo perdido será considerado tempo de estadia, enquanto os restantes 50% serão por conta do armador.

O quarto responsável pelos tempos de espera em Leixões é a aguardar luz do dia. Este é um fator que afeta mais alguns portos nacionais que pelas suas características, não permitem as manobras de atracação e largada entre o pôr e o nascer do sol. Prende-se fundamentalmente com a fraca iluminação dos pontos de amarração dos navios. Estão sujeitos a este condicionalismo, os portos de Aveiro, Caniçal, Leixões, Setúbal e Socorridos. Os tempos perdidos por esta razão correm por inteiro contra o afretador, uma vez que a estadia começa a partir do momento em que o navio se aproxima do porto em questão, ainda que tenha que esperar muitas horas até ao nascer do sol. E este é um condicionalismo que funciona de igual modo ao chegar como ao largar do porto. Assim e num destes portos, mesmo que um navio termine a descarga às últimas horas de um dia, só poderá iniciar a largada na manhã do dia seguinte, quando a luz natural permitir efetuar a manobra.

Row Labels	Sum of Duração [h/m]
Ag Análises	0,92%
Ag. Documentos	0,41%
Ag. Ordens Ref. / Terminal	32,63%
Bancas	0,15%
Cais Ocupado	39,98%
Greves Alheias ao navio	3,03%
Horário Porto	0,51%
Luz Dia	5,42%
Manobras Navio	0,38%
Marés	3,80%
Mau Tempo	9,81%
Pilotos	1,16%
Preparação tanques navio	0,32%
Reboques/Amarração	0,17%
Rep. Eventuais	0,58%
Rep. Programadas	0,56%
Trab. manutenção Terminal	0,15%
<b>Grand Total</b>	<b>100,00%</b>

Quadro 3 - Tempos perdidos em portos nacionais (TC), em %

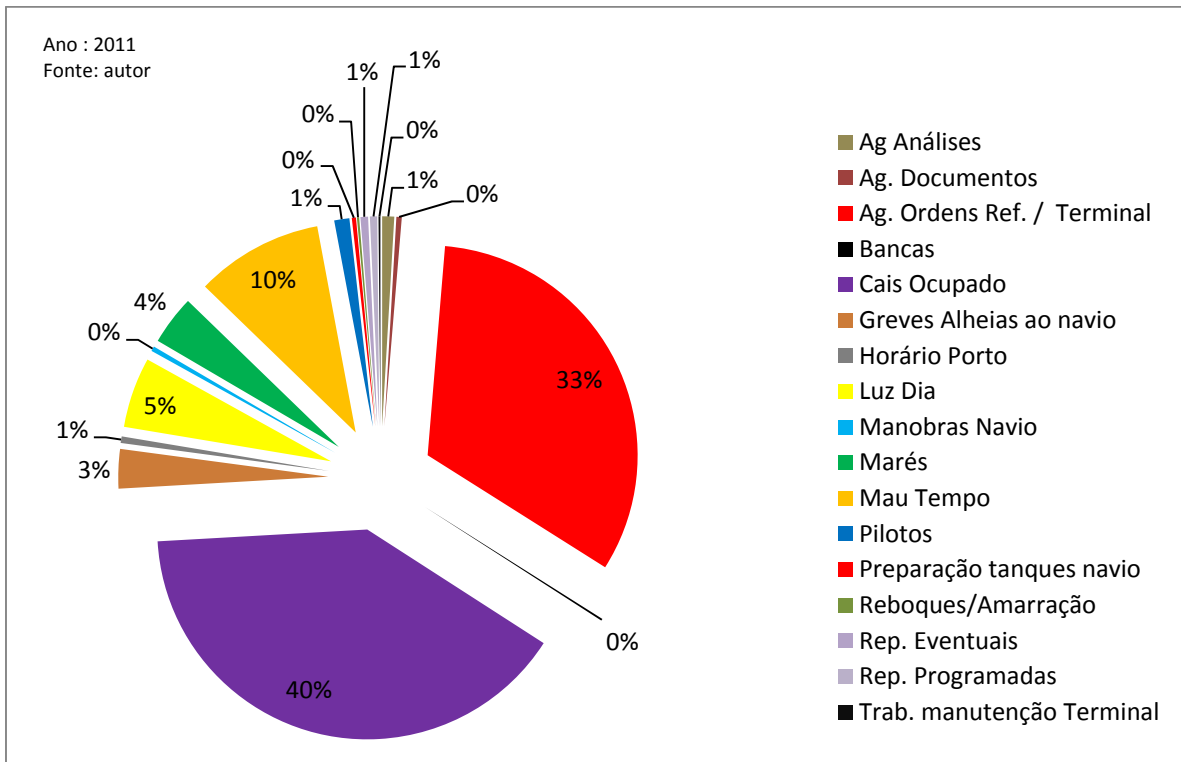


Gráfico 17 – Caracterização dos tempos perdidos em portos nacionais – frota TC

Outro fator que limita os tempos de manobrabilidade junto ao cais é a maré. Quatro dos portos nacionais, pela sua própria batimetria, obrigam os navios a conjugarem o seu calado

máximo com a altura da maré, de modo a manobrem em segurança. Para navios que demandam estes portos, carregados ou mesmo acima de meia carga, isto obriga a esperar pelo preia-mar a fim de efetuarem as suas manobras. Mas nem só a batimetria é responsável por estes 4% dos tempos perdidos. Alguns terminais, independentemente da altura de água, obrigam os navios a manobrar somente com águas paradas, isto é; na estofa da maré. Evita-se assim encostar ou desencostar dos terminais sob efeito de desestabilizadoras correntes. O que não evita, é que em certas viagens os navios tenham que esperar algumas horas por estas condições.

Uma situação desvantajosa com que por vezes os navios se deparam, trata-se da conjugação de dois factores limitativos; a obrigação de atracar no preia-mar e ter que fazê-lo com luz do dia. Por vezes isto conduz a alargados períodos de inatividade, sobretudo no outono e inverno. Nestes seis meses em que as noites são maiores que os dias, sendo que em Portugal os preia-mar sucedem-se sempre por períodos de pouco mais de doze horas, advém que em certos dias desses meses, nenhum preia-mar ocorre com luz do dia. Dos cinco portos mencionados anteriormente que exigem luz do dia para efetuar as manobras, dois deles apresentam também restrições de calado, são eles Aveiro e Setúbal. Assim, um navio que não consiga entrar num destes portos na última maré da véspera de um desses dias especiais, poderá ter que esperar até 38 horas por forma a poder atracar no primeiro preia-mar diurno que suceder. Acontece porém que em pleno inverno, certos meses veem dois dias consecutivos sem maré diurna. Se um navio não conseguir evitar esta efeméride pode, no limite, ter que aguardar perto de 62 horas para entrar num destes portos.

Do gráfico 17 (elaborado a partir dos dados constantes no quadro 3), extrai-se que a fatia seguinte de tempos perdidos em termos de gravidade, diz respeito a greves alheias ao navio. A designação é auto-explicativa e engloba todos os períodos de inatividade por força de greve de qualquer *stakeholder*, com exceção da tripulação do navio. Se fosse este o caso, todo esse tempo seria descontado à estadia e imputado à responsabilidade do armador. Sendo a greve totalmente alheia à tripulação, reza o *charter party* base que o tempo perdido devido a greve, será dividido ao meio contando para a estadia portanto, apenas 50%, à semelhança do que acontece em caso de mau tempo. Os 3% de tempos perdidos imputados a greves, dizem respeito porventura ao único motivo de inatividade que poderá ocorrer independentemente do porto, do navio, do tipo de carga e do género de contrato. É pois um motivo generalista que apesar de contribuir para eventuais sobrestadias, não revela qualquer sintoma acerca das variáveis mencionadas.

Outro fator que provoca eventuais atrasos na entrada do navio em porto, recebeu a designação de; horário de porto. É um condicionalismo raro, responsável por apenas 0.51% das inatividades. Cada um dos seus períodos nunca excede as 12 horas. Ele surge por vezes

quando um navio anuncia a sua chegada a porto por exemplo, para as primeiras horas do dia, e apesar de estarem reunidas todas as condições para a sua atracação, a autoridade portuária marca a manobra de entrada para as 08 horas.

A causa de demora seguinte no mesmo gráfico, aponta para os pilotos. Estes tempos foram registados sempre que o navio se encontrava na área do porto, aceite pela autoridade portuária para atracar, havendo cais livre e estando disponíveis todos os auxiliares de manobra necessários, faltando apenas o piloto da barra. O mesmo se verificou sempre que o navio havia completado as operações comerciais, estava possuidor de toda a documentação e havia sido despachado pelas autoridades, de novo ficando apenas a aguardar o piloto. Se em ambas estas situações estavam reunidas as condições de bom tempo, visibilidade e maré para efetuar a manobra, apenas se verificando a indisponibilidade do piloto, então tal facto foi assim contabilizado, representando no ano em estudo 1.16% dos tempos perdidos.

Acontece por vezes que estando reunidas condições semelhantes às acabadas de descrever e encontrando-se um piloto disponível para efetuar a manobra, falta contudo o trem de rebocadores ou as lanchas de apoio à amarração. O navio vê-se assim impossibilitado de manobrar e o atraso verificado, é registado como; a aguardar reboques / amarração. Esta situação ocorreu no porto da Horta, onde por vezes o único rebocador residente é deslocado para a Praia da Vitória, a fim de auxiliar nas manobras.

Verifica-se noutras situações em que apesar de estarem reunidas todas as condições próprias do navio para proceder à manobra, não faltando inclusivé piloto nem material auxiliar, tais como rebocadores e pessoal da amarração, ainda assim o navio vê-se impedido de manobrar em virtude de se encontrar outro navio evoluindo na mesma bacia de manobra. A simultaneidade de manobras é muitas vezes vetada pelas normas de segurança do porto, ou pelo simples facto de não haver meios terrestres suficientes para completar ambas as manobras. Tais períodos são registados como; manobras de outros navios.

Outro evento que pode obstar à atracação de um navio, ou até obrigar à interrupção das operações, caso já esteja atracado, tem a ver com trabalhos de manutenção no terminal. Para trabalhos de grande envergadura, é normal manter os terminais afetados pelas obras encerrados até ao fim da intervenção. Quando os trabalhos de manutenção são ligeiros, vulgarmente executados no período diurno, é permitido aos navios operar durante a noite, sendo depois interrompidas todas as operações enquanto durarem as obras no terminal. Em 2011 este tipo de inatividade só aconteceu em Sines e teve um impacto diminuto, em termos de sobrestadia.

Uma prática necessária a muitos navios e que normalmente ocorre antes da sua chegada ao primeiro porto de carga, é a preparação de tanques de bordo. Trata-se de uma operação que hoje em dia, já não é permitida levar a cabo com o navio atracado, na maior parte dos terminais. Entre viagens, é boa prática as tripulações aproveitarem o tempo para efectuar o condicionamento de tanques necessário porém, sucede por vezes que o navio termina a descarga e a viagem no mesmo porto onde é suposto começar a viagem seguinte, com uma operação de carga. Nestas circunstâncias, é usual o navio deixar o cais o tempo necessário para preparar os seus tanques para a próxima carga, voltando de novo a atracar quando estiver pronto para o fazer. Este é o tempo estritamente necessário e registado como; preparação de tanques de navio.

Uma prática a que nenhum navio escapa prende-se com reparações. Só constituim intervenções dignas deste nome, aquelas que levam à interrupção das operações de carga ou descarga, ou que a suceder antes do seu início, impedem essas mesmas operações. As paragens atribuídas a reparações eventuais, dizem respeito a avarias que ocorrem durante a operação normal do navio. São contudo impeditivas, ou porque a avaria afetou um sistema crítico de bordo, ou porque a sua reparação é incompatível com a normal interação com o terminal, seja por questões funcionais seja por motivo de segurança.

Uma das formas de prevenir tais avarias e que constitui uma boa prática de gestão, consiste em levar a cabo reparações programadas. Estas obrigam a um conjunto de preparativos e como normalmente retêm o navio em porto, inoperativo durante um número considerável de horas, exige a concordância prévia por parte do afretador.

Pelos motivos apresentados, não é expectável que navios afretados em regime de *voyage charter* sofram paragens devidas a reparações, durante a vigência de cada contrato. Em princípio, o armador envidará todos os esforços para evitar avarias durante a exploração sob um *charter party*, entre outras razões, por uma questão de competitividade. Por outro lado, todas as reparações programadas deverão ocorrer entre dois *voyage charters* consecutivos. É por estes motivos que não se encontraram tempos perdidos atribuídos a reparações de qualquer tipo, nas viagens VC. Eles acontecem inexoravelmente no regime TC, onde os navios estão afretados continuamente por um ano ou mais.

Todos os tempos perdidos descritos acima podem ocorrer antes do navio atracar, provocando o atraso respetivo. Alguns tempos contudo, acontecem somente após a atracação, prolongando dessa forma a permanência do navio ao cais, para além do tempo previsto para estadia. É um exemplo desses tempos aquele que é usado para efetuar o abastecimento de combustíveis ao navio (bancas), que normalmente não é feito em simultâneo com as operações comerciais. Este serviço, essencial para o navio/armador,

constitui de facto um contratempo para o afretador, pelo que tal inatividade é sempre descontada ao período de estadia. Se bem que por si só não incorpore o cômputo da sobrestadia do navio atracado, uma vez que o tempo referente a bancas é descontado ao efetuar o cálculo, esse tempo provoca uma dilatação da permanência ao cais do navio, indo gerar um maior tempo perdido devido a cais ocupado, para um eventual navio a aguardar atracação. Por este motivo o tempo devido a bancas não gera praticamente nenhuma sobrestadia diretamente, mas o seu efeito acumulado é notório no item; cais ocupado, como fica evidenciado pelos gráficos 17 e 18 (este elaborado a partir dos dados constantes no quadro 4).

Row Labels	Sum of Duração [h/m]
Ag Análises	3,96%
Ag. Documentos	0,45%
Ag. Ordens Ref. / Terminal	19,12%
Bancas	0,32%
Cais Ocupado	60,07%
Greves Alheias ao navio	0,36%
Horário Porto	0,07%
Luz Dia	1,01%
Manobras Navio	1,09%
Manobras outros navios	0,47%
Marés	1,02%
Mau Tempo	5,45%
Pilotos	0,99%
Preparação tanques navio	1,69%
Reboques/Amarração	0,04%
Trab. manutenção Terminal	0,63%
Inspeção	3,28%
<b>Grand Total</b>	<b>100,00%</b>

Quadro 4 – Tempos perdidos pela frota VC, em %

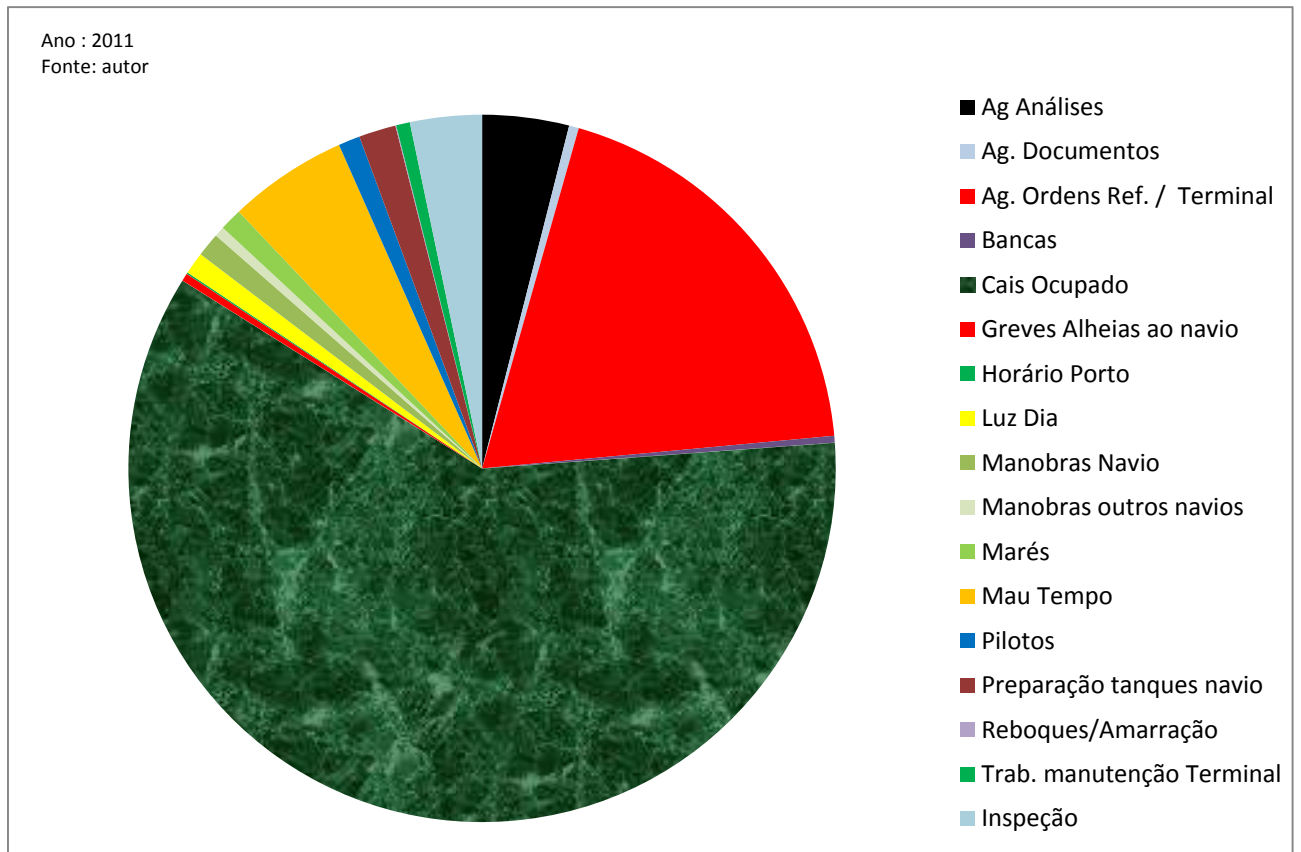


Gráfico 18 - Caracterização dos tempos perdidos – frota VC

Um conjunto de acções que afetam todas as viagens estudadas, diz respeito à intervenção do inspetor ou *surveyor*, na prática dos procedimentos necessários a garantir a manutenção da qualidade dos produtos a transportar, bem como as quantidades manuseadas e outras exigências para as quais tenha sido nomeado pelo afretador. Tais procedimentos passam pela inspeção detalhada de cada tanque de bordo, pelo controlo das quantidades em linha, pelas análises corridas durante as operações, pelas amostragens intermédias assim como pela colheita de amostras geral, pela medição de tanques e cálculo de quantidades. Apesar de nas viagens TC este item não ter apresentado qualquer expressão, para os navios em VC os tempos adstritos a inspeção, constituíram 3.28% dos períodos de inatividade.

Estando o navio numa operação normal de carga ou descarga, acontece com frequência terem de ser colhidas amostras de certos produtos e enviadas para laboratório. Quase sempre que isto sucede, é pedido ao navio que mantenha interrompida a trasfega do produto em causa, até que tenham sido obtidos resultados satisfatórios por parte do laboratório. Se durante este tempo, o navio não puder manusear qualquer outra carga, regista esse período de inatividade como; a aguardar análises. Ele corresponde portanto, ao tempo em que o navio manteve interrompida a sua operação de carga ou descarga, enquanto um conjunto de amostras da carga se encontrava no laboratório a fim de ser analisado.

A efetiva operação de trasfega de produtos, envolve uma série de manobras a bordo que por vezes conduzem a lapsos de tempo, em que o terminal aguarda pela prontidão do navio para poder prosseguir as operações. Isto é particularmente notório quando são transportadas cargas compostas por diversos produtos diferentes. Foram identificadas várias viagens em que o mesmo navio transportou simultaneamente seis produtos refinados. Esses tempos perdidos em que a refinaria/terminal aguardam ordens de bordo, ficaram registados como; manobras do navio.

No final de cada operação de carga ou descarga, os vários intervenientes diretos produzem a documentação que lhes compete, por forma a oficializar as trasfegas. Cada *charter party* atribui um determinado período de tempo (normalmente 2 ou 3 horas) para a emissão da documentação de carga, findo qualquer tipo de operação. Esgotado esse tempo, o navio ficará a aguardar documentos, passando o tempo a correr por conta do afretador.

O exame feito aos gráficos 17 e 18, permite constatar algumas diferenças entre os tempos perdidos registados nas viagens TC face às viagens VC. Enquanto naquelas o *cais ocupado* é responsável por 40% dos períodos de inatividade, nestas esse motivo ascende a uns relevantes 60%. Tal incremento pode ser atribuído à comparticipação de alguns portos estrangeiros, como se verá mais abaixo, bem como ao facto da maioria das viagens em regime VC, começarem com os navios fundeados a aguardar cais livre. No que respeita aos portos nacionais, isso é o reflexo de uma limitada oferta de postos de atracação para uma elevada necessidade de trasfegas. Para os dois portos mais solicitados em matéria de combustíveis líquidos, Leixões oferece apenas 3 postos e cada um com características ímpares faces aos restantes. Dadas as restrições impostas por cada terminal em termos de comprimento de navio, calado máximo e outras medidas relacionadas com o *manifold* de carga, a generalidade dos navios que demandam Leixões têm como destino operacional, um único posto de atracação. Isto torna-se visivelmente restritivo, face à quantidade de operações de carga e descarga ocorridas nesse porto. Estes fatores parecem ser de extrema relevância, uma vez que incluindo na análise os portos que participaram nas nossas exportações e importações, Leixões permanece no topo em matéria de *cais ocupado* com 29.56%, como se pode verificar pelo gráfico 21.

O segundo maior responsável por períodos de inatividade em ambos os tipos de viagens, é *a aguardar ordens do terminal/refinaria*. Mas embora nas viagens sob VC ele represente apenas 19%, nas viagens em TC ele constitui 30% da totalidade dos tempos perdidos. Escrutinando os *statment of facts* das viagens em estudo, deduz-se que este motivo de inatividade está mais disseminado nas viagens em TC, surgindo por diversas vezes durante o decurso de cada estadia e em virtude desses navios efetuarem quase sempre trasfegas de multiprodutos, o que raramente acontece com os navios em VC. Tal como ficou

explicitado no início deste capítulo, um navio que efetue o manuseamento de diversos produtos durante uma estadia, está mais sujeito a aguardar ordens do terminal. Daí a elevada percentagem atribuída aos navios em TC, em matéria deste tempo perdido.

Se a este dado juntarmos o número total de escalas bem como a diversidade de produtos manipulados pela refinaria de Sines, obtem-se conseqüentemente o valor de 48.23% de períodos de inatividade observados neste porto, como se comprova pelo gráfico 19.

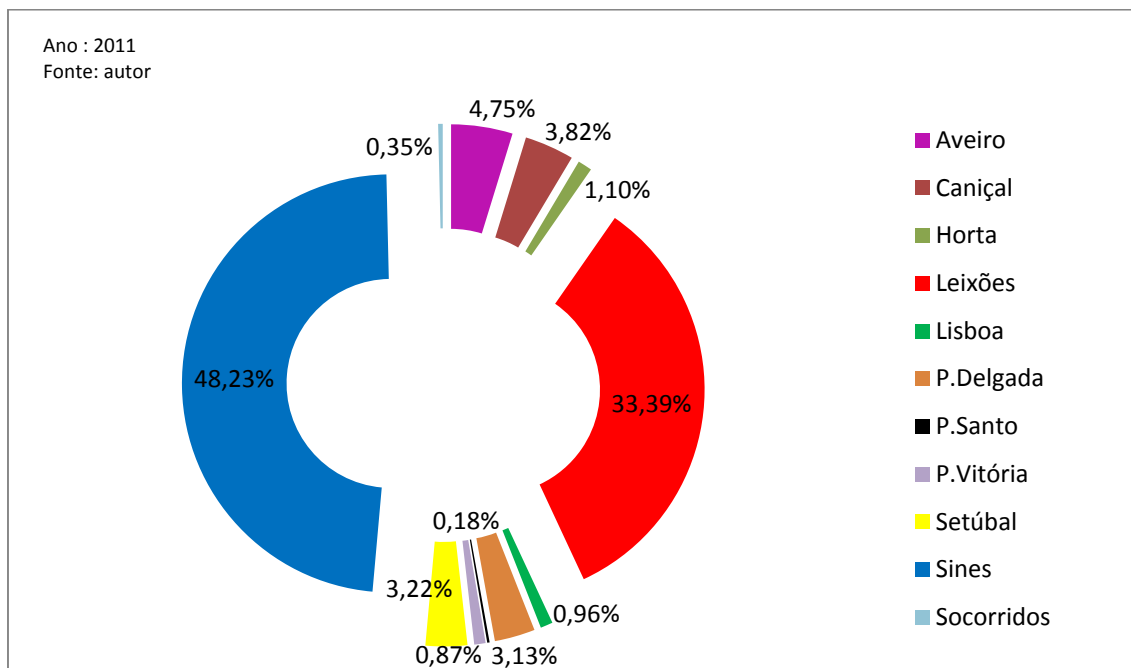


Fig 19 – Inatividade em portos nacionais – frota TC

Leixões surge em segundo lugar, não só pelo ligeiramente menor número de escalas de navios, como também pela menor diversidade de produtos manipulados, para navios sob este regime. Se passarmos a observar o comportamento homólogo mas para navios em VC, então verifica-se que a inclusão das exportações e importações, assim como o acréscimo da variedade de cargas que este regime permite em Leixões, faz com que o motivo *cais ocupado* ganhe supermacia. Observa-se assim que Leixões ultrapassa qualquer outro porto em matéria de tempos perdidos, como se verifica pelo gráfico 20 (elaborado a partir dos dados constantes no quadro 5). Aqui se observa que para viagens VC, Leixões é responsável por quase o dobro da inatividade registada em Sines. Esta aparente inversão de comportamentos vem comprovar a relação circunstancial acabada de expor.

Row Labels	Sum of Duração [h/m]	[%]
Algeciras	77:38	0,65
Amesterdão	49:30	0,41
Antuérpia	16:15	0,14
Aveiro	231:47	1,93
Barcelona	56:53	0,47
Bilbao	88:27	0,74
Bissau	56:09	0,47
Canical	31:04	0,26
Dunkirk	153:13	1,28
Fos	123:10	1,03
Genova	12:40	0,11
Gijon	44:35	0,37
Gonfreville	05:30	0,05
Hamburg	08:15	0,07
Horta	01:15	0,01
Huelva	582:59	4,86
Iskenderun	47:50	0,40
Lavera	132:17	1,10
Le Havre	35:00	0,29
Leixões	4993:21	41,64
Lisboa	123:34	1,03
Mohammedia	247:07	2,06
P.Delgada	02:50	0,02
P.Vitória	01:20	0,01
Rotterdam	1216:46	10,15
Setúbal	15:05	0,13
Sines	2678:49	22,34
Tarragona	157:41	1,31
Tees	16:56	0,14
Terneuzen	764:40	6,38
Valencia	20:00	0,17
<b>Grand Total</b>	<b>11992:36</b>	<b>100</b>

Quadro 5 – Tempos perdidos registados pela frota VC, por porto

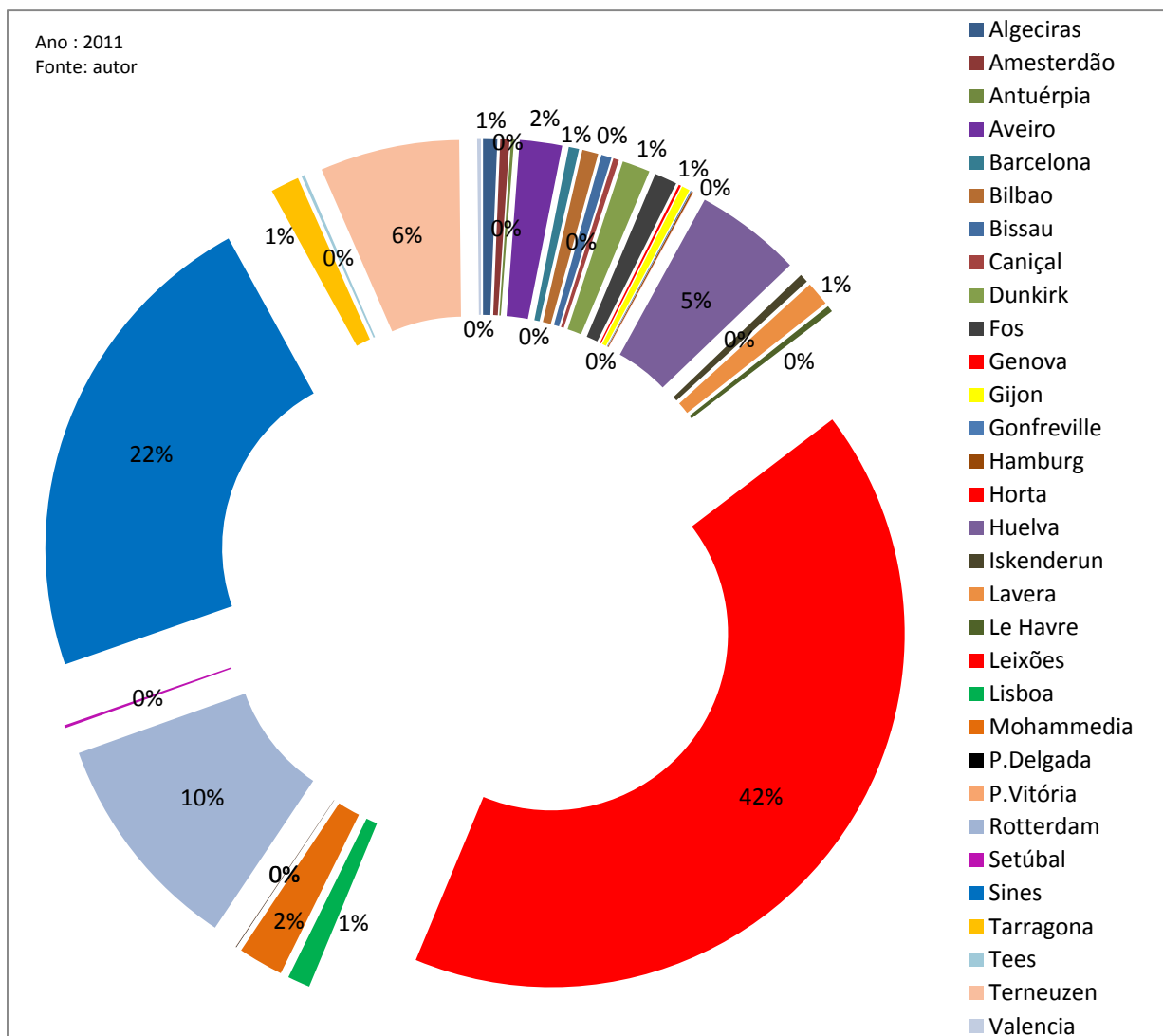


Gráfico 20 – Inatividade sofrida pela frota VC, por portos

O tempo perdido que surge em terceiro lugar para qualquer tipo de viagem, é devido ao mau tempo. Embora com maior expressão em transferências internas, onde atinge cerca de 10%, ele faz-se sentir também em viagens internacionais. A inclusão de portos do Mediterrâneo, de África, do Mar Negro e do Norte da Europa em viagens sob o regime VC, faz baixar substancialmente o peso desse fator, em termos de inatividade. Enquanto os portos do sul, por razões meramente meteorológicas, raramente acusam atrasos nas operações devidos ao mau tempo, já os do Norte da Europa parecem oferecer condições tecnológicas capazes de obstar às interrupções operacionais devidas à intempérie. De facto, durante o ano em estudo, nenhum dos portos escalados a norte de Portugal continental registou períodos de inatividade devidos ao mau tempo capazes de gerar sobrestadia. Isto apesar das conhecidas condições meteorológicas adversas que com frequência aí se fazem sentir.

Se bem que estas condições tecnológicas possam minimizar os por vezes desfavoráveis elementos meteorológicos, elas desempenham um papel relevante no controlo de outras duas efemérides naturais que afetam em certa medida, a operacionalidade portuária. Enquanto para as viagens realizadas exclusivamente entre portos nacionais, registaram-se tempos perdidos a aguardar maré e luz do dia, na ordem de 4 a 5%, para as viagens em regime VC, estes fatores tiveram o peso de apenas 1%. E é de sublinhar que para além dos portos nacionais, o único que sofreu atrasos por estes motivos foi Bissau. São conhecidas as tecnologias utilizadas pelos portos do Norte da Europa para controlar as referidas condições naturais e desse modo anular eventuais períodos de inatividade; elas vão desde uma boa iluminação dos terminais e respectivos canais de acesso, à inclusão desses mesmos terminais em zonas protegidas por eclusas, cancelando desse modo o indesejável “arfar” das marés.

Em “substituição” destes efeitos naturais, para as viagens VC registaram-se cerca de 3 e 4% respetivamente, para períodos de inatividade atribuídos a inspeções e a aguardar análises. Tal como foi referido anteriormente neste capítulo, estas atividades prendem-se com o controlo de qualidade e quantidade efetuadas pelos inspetores independentes assim como pelos laboratórios. Elas surgem com relevância em viagens efetuadas em regime VC. Por um lado, isto deve-se ao facto destes navios serem os únicos a transportar produtos químicos e óleos lubrificantes, os quais necessitam de um rigoroso controlo de qualidade. Adicionando o facto de cada uma destas viagens implicar o transporte de múltiplos produtos, advém que as interrupções para inspeção, colheita de amostras e consequente análise, geram inúmeros períodos de inatividade. Por outro lado, é compreensível que navios afretados para efetuar uma única viagem, sejam sujeitos a esse tipo de inspeções de uma forma mais rigorosa, frequente e demorada. Navios afretados a tempo, em oposição, são navios controlados pelo afretador viagem após viagem, o que acaba por aligeirar as tarefas de controlo. Por estes motivos, para estes navios a operar em regime TC, os tempos perdidos a aguardar resultados de análises não chegaram a representar 1%.

Examinando o gráfico 20 verifica-se que depois dos dois maiores portos nacionais, aqueles que registam mais extensos períodos de inatividade são Roterdão, Terneuzen e Huelva. Roterdão partilha com Leixões uma intensa atividade no campo dos produtos químicos bem como de CPP. Pela análise dos gráficos representados nas figuras 6 e 7 no capítulo 3 bem como 22 e 23 em anexo, obtem-se que os tempos perdidos nestes portos dizem fundamentalmente respeito a importações de CPP de Roterdão para Leixões, em adição às exportações de QUI deste porto para aquele. Já o papel dos outros dois portos, Terneuzen e Huelva, diz totalmente respeito a exportações de LPG com origem em Sines.

Os gráficos 19 e 20 permitem comprovar que para os restantes portos, que geraram sobrestadias inferiores a 5% da totalidade faturada, todos eles assumem essencialmente o papel de recetores de carga i.é; nas viagens analisadas eles constituíram portos de descarga, salvo raras exceções. Tal como foi exposto acima, estes portos mostram-se menos propensos a gerar tempos perdidos por motivo de *manobras do navio*, por *preparação de tanques*, por *reboques/amarração*, por *manobras de outros navios*, ou mesmo por *trabalhos de manutenção no terminal*. Por outra forma, os portos geradores de mais tempo inoperacional, dadas as características ecléticas da sua atividade, mostram-se mais sujeitos a atrasos devido a *cais ocupado*, *aguardar ordens do terminal/refinaria*, *aguardar manobras do navio*, *preparação de tanques*, ou mesmo a *aguardar documentos*. O gráfico 21, juntamente com o 16, expõe a distribuição dos tempos perdidos tal como foram registados para cada estadia em porto.

Torna-se agora possível responder às hipóteses 6, 7 e 8 formuladas na Introdução deste trabalho:

- Hipótese 6: as escalas dos navios em porto, incluem determinados tipos de operações que obrigam ao prolongamento da estadia para além do *laytime* contratual;  
Verdadeiro para 78.4% das viagens estudadas. Em todos os *statement of facts* são enumeradas diversas operações para além das estritamente comerciais.
- Hipótese 7: as sobrestadias ocorrem em viagens cujas escalas registam manobras ou operações para além das previstas e inevitáveis;  
Verdadeiro. O tempo despendido com as operações comerciais, com as manobras de movimentação do navio, com a emissão de documentos, bem como com os abastecimentos de combustíveis, óleos, víveres ou aguada, ou está contemplado no *laytime* contratual ou não é contabilizado para o cálculo de sobrestadia.
- Hipótese 8: a verificação de tempos perdidos, coincide geograficamente com a ocorrência de sobrestadias;  
Verdadeiro. A análise da distribuição dos picos referentes a tempos perdidos, permite relacionar estes com os dois principais portos que testemunharam sobrestadias.

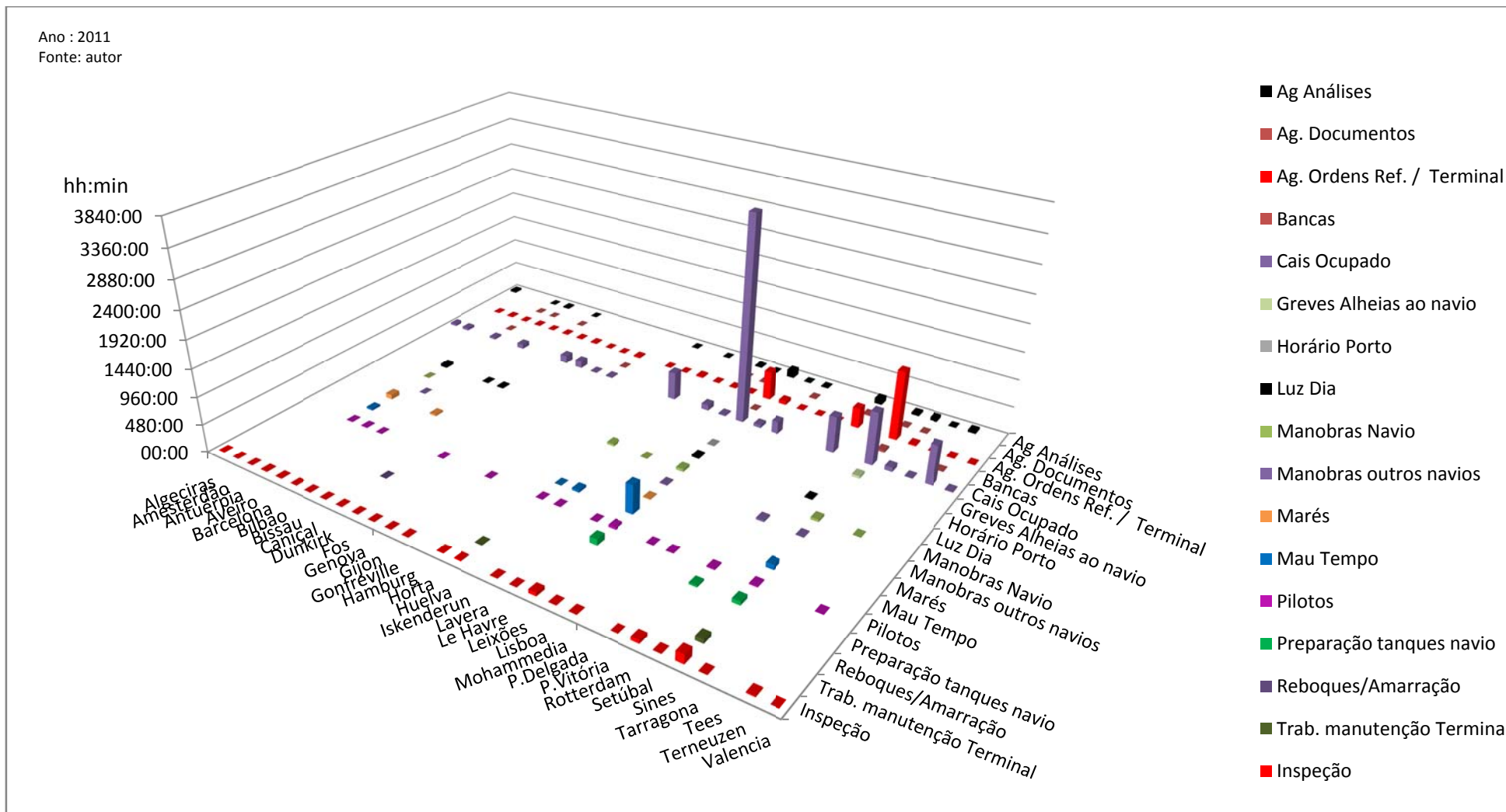


Gráfico 21 – Tempos perdidos por porto – frota VC

Página em branco

## 5. Otimização; uma luta multifrontal

### 5.1 Redução da taxa de sobrestadia

Uma vez identificados os elementos contributivos das sobrestadias, resta propôr um conjunto de medidas capazes de reduzir as prolongadas estadias dos navios em porto e consequentemente, diminuir os montantes pagos aos armadores. Teoricamente isto consegue-se através de três vertentes. Uma vez que a quantia paga por sobrestadia, resulta do produto da taxa de sobrestadia pelo tempo incorrido, a forma mais direta e eficaz de fazer baixar esse montante, seria conseguir negociar taxas de sobrestadia mais reduzidas. Apesar de constituir uma ação muito singela, trata-se de uma solução muito difícil de alcançar. Acontece que as taxas fixadas nos contratos de afretamento, baseiam-se em parâmetros um pouco rígidos, que os armadores não estão dispostos a ajustar. Elas são função da classe de navio utilizado, da quantidade de carga, do número de portos a escalar e até da identidade destes. A taxa de sobrestadia é assim vista pelo armador, como uma compensação parcial para os seus *running costs*, ou custos médios globais diários. Mas o facto de o navio prolongar a viagem para além do tempo estimado inicialmente, impede o armador de realizar outro COA, de iniciar nova viagem e assim cobrar um novo frete. Por todos estes motivos, a redução contratual da taxa de sobrestadia permanece uma solução teórica, mas de difícil execução.

### 5.2 Incremento do *laytime*

Uma vez que reduzir esta taxa se mostra uma tarefa pouco viável, resta a tentativa de diminuir o tempo incorrido em sobrestadia. Também este membro da equação é composto por dois fatores: o tempo total de estadia em porto, menos o *laytime* contratual. Coloca-se então como uma possível solução para o problema, a tentativa de negociar tempos de estadia (*laytime*) mais dilatados. Isto aumentaria a probabilidade do navio cumprir as operações comerciais dentro do tempo estimado, reduzindo automaticamente o tempo em sobrestadia. Esta potencial solução mostra-se contudo de difícil execução, por várias razões. Tal como acontece com a taxa de sobrestadia, o *laytime* é calculado e discutido em função do tipo de navio utilizado, da quantidade de carga, do número de portos e terminais

a escalar. Assim, para lotes de carga típicos e viagens padrão, foram calculadas e estabelecidas quantidades de tempo *standard*, atribuíveis a estadia. Estes valores têm sido negociados e contratualizados há bastantes anos, pelo que será expectável uma certa dificuldade em renegociar novos tempos de *laytime*.

Mas o fator que certamente dificultaria mais esta renegociação, é o conhecimento que qualquer armador tem, que um incremento do *laytime* de uma viagem, não só iria reverter numa menor compensação por sobrestadia, como ainda conduziria a um aumento do tempo total de viagem. De facto, o conhecimento por parte dos *stakeholders* da existência de um tempo mais alargado para realizar todas as operações comerciais, levaria inevitavelmente a uma diminuição do esforço para maximizar a eficiência das operações portuárias, levando a prolongar as estadias para além dos tempos anteriormente registados. Como resultado final, o navio poderia deste modo demorar mais tempo a completar cada viagem, enquanto o armador veria diminuir a compensação devida por sobrestadia.

### 5.3 Redução dos tempos perdidos

Uma vez que o incremento do *laytime* não parece ser a solução mais viável, resta atuar sobre o último membro da equação, ou seja; o tempo total de estadia. Como foi referido no capítulo anterior, o *laytime* contratual prevê a execução de todas as operações de carga e descarga, bem como as restantes inevitáveis, desde a ligação de braços de carga à entrega de documentos, no final das operações. Todos os restantes lapsos de tempo que contribuem para prolongar a estadia do navio em porto e que foram analisados no capítulo anterior, receberam a designação de tempos perdidos. A solução para a redução do tempo em sobrestadia, passará forçosamente por uma série de medidas atuando sobre esses tempos perdidos.

**Reparações programadas** - Dos 19 tempos perdidos listados no 4º capítulo, um deles não contribui de qualquer forma para a contagem do tempo de estadia. Trata-se do tempo gasto pelo navio a efetuar “reparações programadas”. Estas operações, inevitáveis à vida de qualquer navio, incluem manutenção programada, docagem, reclassificação, inspeção e limpeza de casco e hélice, entre outras. Enquanto os navios a operar em regime de *voyage charter* optam por realizar estas operações, entre contratos, o mesmo não sucede a navios *time charter*. Contudo, cada vez que um destes navios recorre a uma “reparação

programada”, o armador coloca o navio *off-hire*, interrompendo deste modo o contrato de afretamento (COA) e parando qualquer contagem de tempo de estadia que porventura estivesse a decorrer.

Dos restantes tempos perdidos, 4 deles não contribuem diretamente para gerar sobrestadia no próprio navio, uma vez que são descontados ao tempo total de estadia, mas só pela sua existência, podem provocar atraso para outros navios que eventualmente estejam a aguardar cais para atracar. E este atraso concorre naturalmente para a criação de sobrestadia, nestes navios que aguardam.

**Bancas** - Um destes tempos é o despendido a efetuar abastecimentos. Como foi referido anteriormente, estes podem envolver combustíveis, óleos, sobressalentes, água potável ou outros consumíveis. Uma vez que este tipo de operações, por regra não tem autorização do terminal onde se encontra o navio, para ser efetuado em simultâneo com a operação de carga ou descarga, seja por questões de segurança das operações, seja por impossibilidade de ligar braços de carga e de abastecimento em simultâneo, restam duas opções para evitar prolongar a estadia: ou o navio é abastecido ao largo, enquanto aguarda ordens para atracar; ou é abastecido durante a estadia ao cais, enquanto decorre uma das outras operações inevitáveis. Se o abastecimento tiver lugar, por exemplo, durante a elaboração e emissão de documentos de carga, esse tempo não contará, uma vez que contratualmente, como refere o capítulo 2, o *laytime* prevê normalmente 2 ou 3 horas para a emissão da documentação. Ainda que este tempo possa não ser suficiente para o total abastecimento, com esta medida consegue-se uma considerável redução neste tempo perdido.

**Preparação de tanques** - Outra atividade inevitável e potencialmente geradora de tempos gastos em operações não estritamente comerciais, prende-se com a preparação de tanques do navio, efetuada tendo em vista o próximo carregamento e em função dos produtos carregados na viagem anterior. Para a generalidade de classes de navios abrangidas por este trabalho, esta preparação consiste numa boa drenagem dos tanques de carga após concluída a viagem anterior, muitas vezes seguida de lavagem sob pressão, utilizando ora água do mar ora água doce, por vezes a frio outras vezes a quente, terminando com uma nova e exaustiva drenagem de todos os tanques, bombas e encanamentos de carga. Considerando que estas lavagens têm que ser aplicadas não só aos tanques mas a todo o circuito de carga, resulta deste processo uma quantidade apreciável de águas residuais, na gíria denominadas *slops*.

Usualmente, estes trabalhos de preparação de tanques são efetuados com o navio a navegar. Havendo atempadamente troca de informação detalhada entre afretador, carregador, armador e comandante do navio, é possível preparar um esquema de condicionamento de tanques, que uma vez aprovado por todos, será executado antes do navio chegar ao porto de carga. Numa viagem típica, o comandante aproveita o tempo de navegação entre o último porto de descarga da viagem anterior e o próximo porto de carga, para lavar convenientemente os tanques do seu navio. Como foi referido no 2º capítulo deste trabalho, a apresentação do navio em condições apropriadas para carregar é da responsabilidade do armador, pelo que todo o tempo envolvido nessa preparação nunca poderá ser imputado ao afretador. Sempre que isto acontece antes do navio chegar ao porto de carga i.e, antes do navio se apresentar como pronto, dando assim início à viagem, todo o tempo gasto com a preparação de tanques é anterior ao início da estadia, não sendo portanto contabilizado para o cálculo desta.

Porém, a análise dos *statement of facts* permitiu apurar que certas viagens têm como primeiro porto de carga, o último porto de descarga da viagem anterior. Acontece então que nestas situações, uma vez que seja confirmada a necessidade de preparar tanques, em função dos produtos a transportar *versus* transportados, todo o tempo despendido nessa operação terá que ser descontado ao tempo de estadia, correndo deste modo por conta do armador. Tal como se constatou na documentação consultada, após terminados os procedimentos inerentes o final da descarga, o navio larga do cais e dirige-se para o fundeadouro, onde efetuará a necessária preparação de tanques. Uma vez concluída esta, o navio apresenta-se então ao afretador, pronto para carregar. Dar-se-á então início à contagem do tempo de estadia, podendo o navio atracar de seguida ou ficar a aguardar ordens do carregador. Pode contudo suceder, o cais ter sido entretanto ocupado por outro navio. Neste caso, uma operação de preparação de tanques, que em média pode demorar entre 12 e 16 horas, leva a um atraso no início da carga superior a 24 horas. O tempo posterior à apresentação do navio como pronto contará como *laytime*, estando o navio a aguardar cais livre.

Como forma de minimizar este eventual atraso, pode recorrer-se a duas medidas. A primeira obriga a um esforço por parte das entidades diretamente envolvidas na elaboração e aprovação do plano de carga, por forma a adequar as quantidades e natureza dos produtos a transportar, às condições de compatibilidade em termos de tanques de carga. Sendo possível transportar em cada tanque de bordo um produto compatível com o transportado

na viagem anterior, a preparação de tanques será assim reduzida ao mínimo, não havendo neste caso necessidade do navio largar do cais ao terminar a viagem anterior. Uma vez que esta solução é ideal e, face à diversidade de produtos combustíveis transportados por via marítima, de muito difícil concretização, resta recorrer a uma segunda medida. Esta, para além de complementar os casos não solucionados pela primeira, teria a vantagem de encurtar os tempos despendidos pelos navios, na preparação padronizada de tanques.

Uma vez que para estas viagens, em que o carregamento sucede em direta continuação da descarga da viagem anterior, seja previsível que a primeira medida proposta para otimização do plano de carga, não consiga eliminar a necessidade de lavar tanques de bordo, seria conveniente conseguir um acordo entre os principais *stakeholders* com interesse na qualidade dos produtos a transportar, por forma a simplificar os métodos utilizados no condicionamento de tanques. Uma vez que a grande maioria das viagens estudadas decorreram entre portos nacionais, envolvendo matérias comercializadas por empresas com conhecidos processos de fabrico e de movimentação de produtos, seria desejável que as exigências em termos de qualidade, permitissem aumentar o nível de compatibilidade entre produtos e deste modo, simplificar o processo de preparação de tanques do navio. Esta medida teria ainda a vantagem de reduzir substancialmente a quantidade de resíduos de hidrocarbonetos gerados em cada preparação.

**Manobras do navio** - Outro conjunto de tempos que ocorre com frequência, embora não contribua diretamente para sobrestadia, uma vez que é descontado ao tempo total em porto, é composto por uma série de manobras habitualmente atribuída à responsabilidade do navio/armador. Aquilo que foi no capítulo anterior designado por *manobras do navio*, agrupa uma série de operações que vão desde o manuseamento da instalação de carga a bordo, com a abertura e fecho de válvulas, a manobras inerentes à mudança de tanques ou produtos, a preparação e arranque da instalação de descarga, eventuais drenos internos, a reliquefação de LPG, entre outras. Com o grau de automatismo e controlo cada vez mais avançado que tem vindo a ser desenvolvido e instalado a bordo, estes tempos têm sofrido uma redução nas últimas décadas contudo, ainda representam cerca de 1% dos tempos perdidos, analisados no capítulo anterior. O processo de reduzir esta quantidade, passa por uma boa programação das operações, por forma a eliminar os tempos mortos; por ter tripulações eficientes, uma vez que as manobras são por elas efetuadas; e por ter equipamentos bem mantidos e operacionais.

**Descarga de *slops*** - Mas incluídas nas *manobras do navio*, encontram-se também a descarga de resíduos bem como todas as manobras necessárias. Como ficou explicitado acima, o processo de preparação de tanques de carga origina uma quantidade de *slops* que terá que ser descarregada, uma vez que não é produto comercializável. Por norma, os navios pretendem efetuar essa descarga logo após a atracação i.e, antes de iniciar o carregamento. Acontece que muitas vezes, a ligação física entre a válvula de descarga de resíduos de bordo e a tomada de terra, ficam afastadas das ligações respeitantes à carga. Isto obriga, não só à descarga de *slops* desfasada com o carregamento, como ainda à movimentação do navio ao longo do cais, entre essas duas operações.

Embora nos quadros analíticos de tempos, esta operação não esteja individualizada, uma leitura das folhas de tempos facultadas, permitiu calcular que em media, o conjunto das operações necessárias à descarga de *slops*, ocupa 3 horas do tempo de estadia.

Como medida ideal para eliminar este tempo perdido, impõe-se a tentativa de efetuar tal descarga em simultâneo com a operação de carga. E mantem-se uma medida ideal, uma vez que as instalações portuárias parecem não estar equipadas para permitir a ligação dos equipamentos recetores de resíduos em simultâneo com as linhas de carga. Uma vez que a oclusão desse tempo sob a operação comercial não parece ser viável, resta propôr que a descarga de *slops* seja efetuada em sobreposição com outro tempo perdido. O seu impacto seria assim diluído, se ela tivesse lugar por exemplo, com a operação de bancas, com o tempo a aguardar análises laboratoriais, ou mesmo com o tempo a aguardar documentos.

Enquanto a alguns anos atrás, os navios tanque produziam grandes quantidades de resíduos, fruto da lavagem de tanques, e que eram armazenados em tanque de carga, havendo por isso a necessidade de descarregar esses resíduos antes de iniciar a carga, os navios utilizados hoje em dia para o transporte de produtos refinados, para além de estarem equipados com sistemas de descarga bastante eficientes, possuem tanques dedicados à recolha e transporte de *slops*. A evolução tecnológica dos sistemas de descarga, veio permitir não só reduzir drasticamente a quantidade de produto remanescente da última descarga, como também a quantidade de água necessária para efetuar a lavagem de cada tanque. Como resultado desta evolução, temos que os navios sujeitos a tais preparações (CPP), estão hoje em dia aptos a carregar logo que chegam ao porto de carga designado. Resulta daqui a proposta de uma medida de otimização, por ventura de fácil execução, com o objetivo de reduzir o tempo de estadia respeitante à descarga de *slops*. Consiste em sensibilizar armadores e comandantes para uma gestão de resíduos mais rigorosa, por

forma a reduzir o número de descargas. Os navios deverão assim, abster-se de descarregar os *slops* gerados em viagem, resultantes da lavagem de tanques de carga, sempre que as condições a bordo e o calado máximo nos portos seguintes, o permitirem.

**Reparações eventuais** - O 4º tempo perdido apontado que apesar de não contribuir diretamente para gerar sobrestadia no próprio navio, pode provocar atraso para outros navios, consiste nas *reparações eventuais* a bordo que é o mesmo que dizer; avarias. Embora fortuitas, a única forma de minimizar a sua ocorrência é através de um eficaz sistema de manutenção, gerido pelo armador e vistoriado pela sociedade classificadora. Torna-se portanto vital assegurar uma boa gestão, utilizar pessoal competente e promover reparações programadas.

**Cais ocupado** - Como ficou demonstrado no capítulo anterior, o tempo perdido responsável pela maior fatia de sobrestadias é; *cais ocupado*. A hipótese de solução que imediatamente ressalta, aponta para a construção de novos postos de atracação. Embora em termos nacionais a oferta seja, de facto, muito reduzida, o incremento das infraestruturas portuárias reveste-se atualmente de grandes entraves de carácter económico, político e geográfico. A forma de minimizar esse problema sem aumentar as infraestruturas, passa então necessariamente por uma boa gestão. E nesta estão envolvidos todos os *stakeholders*. Começa por uma boa programação da movimentação de produtos, tanto por parte das refinarias como por parte dos diversos parques recetores / expedidores. Passa também por uma boa gestão de terminais; atribuída a concessionários. Estes deverão coordenar da melhor maneira todos os intervenientes na estadia de cada navio, de modo a minimizar todos os tempos perdidos, a aumentar a eficiência dos navios atracados, a aumentar os caudais de movimentação de produtos, a facilitar todos os processos inerentes à escala, inclusivamente reduzindo a burocracia ao mínimo indispensável e eliminando as redundâncias. Deste modo será possível aumentar a rotatividade de navios, criando maior disponibilidade de terminais e diminuindo os elevados tempos que os navios atualmente passam em fundeadouro, por motivo de cais ocupado.

**Greves** - Quanto aos períodos de inatividade portuária devidos a greves, eles representam felizmente uma ínfima parcela de tempo. Trata-se de um motivo político-laboral indesejado mas de muito difícil controlo, por parte dos *stakeholders*.

**Horário de porto** - Outro motivo que embora surja muito raramente nos relatórios de atividade, provoca algum atraso em certas estadias, é a aguardar *horário de porto*. Como

ficou explicado no capítulo anterior, este é assunto inteiramente dependente da administração portuária. Resta portanto, sensibilizar estas entidades para a necessidade de não impôr restrições deste tipo à fluidez das escalas dos navios, aumentando deste modo a produtividade e logo, a competitividade. Na verdade, esta sensibilização foi já iniciada há alguns anos, pelo que se tem registado por exemplo, nos períodos do Natal e Ano Novo, um encurtamento progressivo dos tempos de paragem das operações portuárias.

**Trabalhos de manutenção no terminal** - Quanto aos períodos de inatividade parcial devido a *trabalhos de manutenção no terminal*, eles terão sempre de existir, já que são testemunho do cumprimento de um plano de manutenção programada. O seu impacto em termos de demora tem sido ínfimo, pelo que resta à administração logística dos terminais, programar tais intervenções de modo a coincidirem com as paragens programadas das refinarias, nos portos respetivos, ou com os períodos de baixa operacionalidade, para os restantes portos.

**Luz do dia** - Um fator que continua a gerar atrasos em certas escalas de navios, é a aguardar luz do dia. Apesar de ser originalmente um fenómeno astronómico, é uma situação hoje em dia facilmente ultrapassável. Basta para isso criar as condições de visibilidade e segurança necessárias às manobras de atracação e largada dos navios. Como exemplo, basta referir que até cerca de 1992 nenhum navio podia atracar ao posto B do terminal de Leixões, entre o pôr e o nascer do Sol. Depois de instaladas as estruturas necessárias à iluminação, o terminal passou a operar 24 horas por dia incluindo o serviço de amarração.

**Marés** - O que continuou a condicionar as manobras nesse posto, como aliás acontece em vários terminais dos nossos portos, foram as marés. Dada a localização geográfica de cada um dos portos nacionais e a decisão histórica de aproveitar ao máximo a topografia natural, nunca houve a preocupação de criar enseadas abrigadas para aí instalar os terminais de acostagem, podendo libertá-los da sujeição às marés, através da construção de eclusas. Esta solução, amplamente explorada com êxito nos portos do norte da Europa, nunca foi opção portuguesa. Houve sempre, ao invés, a tentativa de aproveitar as águas profundas da linha de costa, bem como as interiores de batimetria mais favorável. Sem recorrer a grandes obras infraestruturais ou a extensas dragagens, este problema permanecerá crónico para os portos nacionais.

**Mau tempo** - Outro fator que pela sua universalidade parece ser inevitável, é o mau tempo. Tal é o seu efeito inexorável que os atrasos por ele provocados são, segundo a generalidade dos contratos, suportados em 50% tanto por armadores como afretadores. Contudo, a construção atempada de quebra-mares estrategicamente posicionados, assim como a implantação dos terminais em marinas protegidas por eclusas, confere uma comprovada proteção aos navios, permitindo a sua contínua operação mesmo quando as condições de tempo começam a deteriorar-se. Esta problemática tem sido acompanhada pelos armadores, de tal modo que hoje em dia certos contratos de afretamento veem incluída uma cláusula que estipula que caso o navio carregue ou descarregue em portos situados em Portugal, norte de Espanha, Marrocos, Ilhas Canárias, etc, qualquer atraso provocado pelo mau tempo será contabilizado por inteiro como tempo de estadia, e se o navio já se encontrar em sobrestadia, contará a 100% para a sobrestadia (vide anexo 8, pg. 8, parágrafo 5. Weather Port Clause).

**Rebocadores / pessoal de amarração** - Um conjunto de intervenientes diretos na escala de cada navio e que pela sua prestação, podem contribuir para a maior ou menor competitividade de um porto, é formado pela dupla rebocadores e pessoal de amarração. Como se comprovou no estudo efetuado, a falha de um destes elementos, essenciais em todas as manobras de atracação, amarração ou largada, pode gerar atrasos significativos. Mais uma vez, a otimização deste processo passa por uma boa gestão portuária, por forma a evitar por exemplo; a coincidência de manobras de vários navios sempre que não haja redundância dos meios necessários. Ou procurando flexibilizar as horas de rendição dos trabalhadores portuários, por forma a não provocar atrasos em eventuais manobras coincidentes. Ou ainda tratando de equipar cada porto com os meios exigidos pela própria autoridade, para a execução de todas as manobras em segurança. Cita-se como exemplo o Edital da Capitania do Porto da Praia da Vitória que ao considerar qualquer navio com comprimento superior a 150 metros como tendo capacidade de manobra reduzida, dá lugar à obrigação de utilização de 2 rebocadores para a sua atracação, embora o principal porto dessa ilha apenas disponha de 1 rebocador residente. Uma vez que os navios-tanque que normalmente demandam esse porto têm um comprimento que ronda os 150 metros, é muitas vezes necessário requisitar um segundo rebocador ao porto de Ponta Delgada, ou mesmo à Horta, o que cria desde logo a possibilidade de se registar um atraso em qualquer manobra de atracação.

**Manobras outros navios** - Outro motivo que foi já responsável por ligeiros atrasos, quer ao atracar quer ao largar de navios, advém da proibição imposta pela autoridade portuária, de serem efetuadas manobras em simultâneo, dentro da mesma bacia. Enquanto a segurança da navegação impõe acertadamente que não evolua mais que um navio a cada momento, dentro da mesma bacia de manobra, já a operação simultânea de dois navios em áreas distintas do porto, pode e deve ser questionada. A flexibilização desta norma permitiria eliminar o respetivo tempo perdido desde que, tal como foi referido acima, exista a redundância de meios necessários à execução das requeridas manobras.

**Inspeção** - Uma intervenção sempre presente e com algum impacto na estadia de um navio (3.28% para VC), é a do inspetor. A sua intervenção foi caracterizada no capítulo anterior e pelo estudo dos *statement of facts*, foi possível concluir que a atividade do inspetor desenrola-se por uma dúzia de tarefas distintas. Outras haverá por certo, mas colocando o inspetor fora do navio, trabalhando com os tanques de terra ou no laboratório. Neste trabalho só foram analisadas contudo, as operações envolvendo diretamente o navio. Foram elas:

- Inspeção de tanques – para comprovar o estado de prontidão de cada tanque de bordo, para receber o produto que lhe está destinado;
- Certificação diversa – em que o inspetor emite uma série de certificados atestando: a inexistência de produtos residuais dentro dos tanques de carga; o estado de limpeza dos tanques; o grau de inertização dos tanques; o «fator de experiência do navio»; o plano de lavagem de tanques; as 3 últimas cargas transportadas em cada tanque; conteúdo dos tanques de *slops*;
- Sequência de carga – incluindo as quantidades e características de cada produto;
- *Control-check* – efetuado imediatamente antes de iniciar a carga, a fim de identificar o produto que está pronto a embarcar;
- Deslocamento de linha – efetuado após o embarque da quantidade equivalente à capacidade da linha de terra, a fim de comprovar a compactação inicial desta;
- Amostras ao 1º pé – colhidas em cada tanque, após o embarque de carga suficiente para obter uma sondagem superior a 30 cm;
- Análises visuais intercalares – *control-check* efetuado a cada mudança de produto;
- Amostragem corrida – colheita de amostras em linha, sem interrupção das operações;
- Amostragem final – colhida a cada um dos tanques após atesto;

- Medições finais – leitura do espaço vazio e temperatura de produto, em cada tanque;
- Cálculos – para apuramento das quantidades carregadas;
- Documentação - em que o inspetor emite diversos certificados atestando: as quantidades carregadas de cada produto e a sua distribuição a bordo; a declaração em como as medições foram efetuadas em sistema fechado; o recibo de amostras; *timesheet*; *statement of facts*; eventuais cartas de protesto; registo de pressões (à descarga); registo de bombagem (à descarga); remanescente a bordo (à descarga); certificado de descarga completa (à descarga).

De todas estas tarefas, algumas haverá que decorrem em simultâneo com a operação comercial, pelo que não provocarão diretamente um atraso ao navio. Contudo, uma vez que todas as operações serão detalhadas pelo inspetor aquando da emissão de documentos, todas as tarefas darão o seu contributo, ainda que indireto, para a permanência do navio ao cais.

Para as restantes tarefas, urge propôr algumas medidas capazes de fazer diminuir os lapsos de tempo em que o navio não se encontra a movimentar carga. Assim:

- Inspeção de tanques – enquanto outrora esta inspeção implicava a visita física ao interior de cada tanque, atualmente os navios-tanque mantêm os seus tanques de carga fechados e preenchidos com gás inerte. A inspeção é por este motivo e hoje em dia, essencialmente documental, pelo que não deverá constituir qualquer impedimento ao início da carga.

Para operações de descarga, haverá sim lugar à medição do conteúdo de cada tanque, tarefa esta equivalente à que tem lugar no final de cada operação de carga;

- Certificação diversa – toda a informação necessária à elaboração destes documentos, com exceção do conteúdo dos tanques de *slops*, pode ser fornecida ao inspetor 24 horas antes do navio chegar a porto, permitindo-lhe deste modo, ter todos estes certificados prontos no momento da atracação. Uma vez a bordo, bastará ao inspetor confirmar com o comandante o conteúdo dos referidos certificados e proceder às devidas assinaturas;
- Sequência de carga – à semelhança da documentação acima referida, também esta informação pode ser trocada com o navio horas antes da atracação e partilhada com o representante do carregador, ou *loadingmaster*;
- *Control-check* – é uma operação simples e vital que não deve ser abulida;

- Deslocamento de linha – em caso de necessidade pode continuar a ser feito no entanto, as leituras da quantidade embarcada devem ser feitas em simultâneo a bordo e em terra, sem interrupção da operação de carga ou descarga;
- Amostras ao “1º pé” – devem ser colhidas para testemunho futuro, sem contudo implicarem a interrupção da movimentação;
- Análises visuais intercalares – são tarefas simples e importantes que não devem ser eliminadas;
- Amostragem corrida – não implicam a interrupção das operações, pelo que não afetam a estadia;
- Amostragem final – é uma tarefa importante contudo, sempre que possível o inspetor dever completar a amostragem dos tanques que já se encontram atestados, sem esperar pelo final das operações;
- Medições finais – é uma tarefa essencial como forma de apurar as quantidades efetivamente carregadas;
- Cálculos – a serem efetuados dentro do espaço de tempo previsto pelo COA e em simultâneo com os da refinaria;
- Documentação – o primeiro apontamento tem que fazer referência a todos os certificados emitidos pelo inspetor, referentes a eventos anteriores ao final das operações. Esses documentos devem ser reproduzidos, apresentados ao comandante/imediato e assinados, antes do *terminus* da operação de carga, de modo a não provocar atrasos. Quanto à restante documentação, dependente do final das operações, ela deve limitar-se às observações efetuadas pelo próprio inspetor, no desempenho estrito das funções para o qual foi contratado e não se perder em duplicações, baseadas apenas em informações que lhe foram facultadas. O inspetor evitaria assim a redundância de documentação que já é necessariamente produzida pelo navio, tais como: as 3 últimas cargas; o fator de experiência do navio, calculado a partir dos 10 últimos carregamentos; o *statment of facts* que é produzido pelo navio e pelo terminal; o *timesheet* que normalmente é emitido pelo navio, pelo terminal e pelo agente; o registo de pressões à descarga que é emitido por bordo; e o próprio registo de quantidades a bordo que é calculado e produzido pelo navio, na presença do inspetor.

Outras duas classes de documentos são produzidos pelo inspetor e são aparentemente incontornáveis, são elas; eventuais cartas de protesto e os recibos de

amostras. Estes documentos, sempre em número variável, requerem algum tempo de elaboração, apresentação, discussão, assinatura e replicação.

**Análises** - De certo modo interligado com o problema acima apresentado, encontra-se todo o tempo em que o navio aguarda pelo resultado da análises laboratoriais. Todos os produtos estão sujeitos a amostragem seguida de análise, em diversas etapas da sua movimentação. Contudo, todas as análises efetuadas a produtos armazenados em tanques de terra, quer antes de serem enviados para bordo, quer após serem rececionados do navio, não constituem períodos de inatividade à luz deste trabalho, uma vez que ocorrem ou antes ou depois do navio escalar o porto. As restantes análises porém, uma vez que normalmente implicam a suspensão da movimentação, se esta não coincidir com a carga ou descarga de outro produto, então contribuem por certo para a geração de sobrestadia.

As análises ocorrem normalmente, sempre que um produto começa a ser rececionado por um tanque de bordo. É a forma que o carregador tem de saber que as condições presentes em cada tanque do navio, não alteram as características essenciais da carga a expedir. Isto significa que durante uma operação de carga, sempre que um novo produto entrar a bordo, terá que ser amostrado e analisado. São as análises que sucedem à amostragem ao “1º pé” referidas acima, como uma das tarefas do inspetor.

Outro tipo de análises é efetuado a amostras compostas, resultantes da combinação de amostras individuais de diversos tanques de bordo. Quando se trata de uma operação de descarga, uma amostra representativa de cada produto terá que ser analisada, antes de o recebedor dar autorização ao navio para iniciar a descarga.

Torna-se necessário anotar que nos *timesheets* analisados, os períodos de inatividade atribuídos a aguardar análises, incluem não só o tempo despendido pelo laboratório para efetuar os testes, como também todo o tempo gasto pelo inspetor para transporte das amostrar até ao laboratório e posterior divulgação dos resultados.

No ano de 2011, considerando todas as viagens efetuadas, este tempo perdido significou em média 3 horas e 45 minutos, em cada estadia. Qualquer medida que vise reduzir esta classe de inatividade, terá que garantir que a refinaria ou instalação recetora, continua a controlar a qualidade dos produtos movimentados, bem como terá oportunidade de corrigir quaisquer desvios às especificações exigidas. Assim, com base no histórico das transferências efetuadas e respetivos resultados laboratoriais, as análises necessárias durante as operações de carga, poderão efetuar-se sem que haja interrupção das referidas operações. O inspetor pode recolher as amostras habituais e transportá-las para o

laboratório, sem que o navio deixe de rececionar o produto. O risco de obter um resultado laboratorial fora de especificação, terá que ser aferido atendendo ao histórico e tendo em vista a possibilidade de correção, durante a estadia do navio.

Para operações de descarga a situação é distinta, uma vez que a instalação recetora só deverá importar a carga, após certificar-se que os respetivos produtos se encontram *on spec* i.e; dentro das especificações exigidas. Trata-se de uma situação incontornável embora contudo, apresente duas faces de abordagem. Todos os produtos têm parâmetros que têm que ser determinados, embora o seu resultado não seja impeditivo da descarga. Outros parâmetros contudo, são vitais para a qualificação final dos materiais, pelo que o seu eventual resultado *off spec* torna-se impeditivo da descarga. Para os primeiros, o navio deve ser autorizado a descarregar, sendo pouco tempo depois conhecidos os resultados dos parâmetros *menos sensíveis*. No caso de uma importação de produtos cuja especificação pode ser impeditiva da descarga, a recolha de amostras deve ser antecipada e até que o laboratório apure resultados satisfatórios, o navio não deve ser conduzido para o cais. O inspetor deve nestes casos deslocar-se ao fundeadouro, a fim de receber as amostras testemunho enviadas do porto de carga, bem como proceder à amostragem dos tanques de bordo. O navio permanecerá fundeado aguardando resultado das análises. Esta medida é já prática comum em vários portos de Espanha, Bélgica e Holanda. Ela tem a dupla vantagem de permitir que o cais seja explorado por outro navio enquanto decorre a recolha, transporte e análise das amostras em questão, assim como permite manter o cais livre, caso decorram demoradas negociações, consequência da carga ter sido declarada *off spec*. No caso da qualidade dos produtos transportados se mostrar satisfatória, o navio receberá ordem de atracação assim que o cais se encontrar livre. Neste caso, esta medida não representará qualquer redução no tempo de estadia do navio em causa, mas por certo permitirá a exploração contínua do terminal, sem que o navio permaneça algumas horas inativo, a *aguardar análises*.

**Ordens da refinaria / terminal** - Quanto ao segundo maior responsável por gerar sobrestadias, *aguardar ordens da refinaria/terminal* constitui um tempo perdido para o qual concorrem múltiplos eventos. No registo dos dados extraídos dos *statement of facts*, foi considerado que o navio aguardava por ordens do terminal para movimentar produto, sempre que a refinaria preparava linhas para carga, ou mudava de tanque, ou procedia a trasfegas internas, ou executava deslocamentos de linha, ou o terminal ligava/desligava braços de carga, ou exigia a movimentação do navio ao longo do cais a fim de ligar esses

mesmos braços, ou efetuava purgas na linha de carga, ou procedia a operações de *control check*. O mesmo se verificou sempre que o navio esperou que o *loadingmaster* o aceitasse para operação, ou que completasse o acordo de carga, ou simplesmente que desse ordem para o navio iniciar ou recomeçar a movimentação de produto.

Dada a diversidade de produtos manuseados neste setor das operações portuárias, é expectável que todos os eventos acima descritos se repitam com muita frequência, gerando deste modo inúmeros períodos de inatividade, cujo somatório contribuirá inevitavelmente, tanto para uma deficiente exploração dos terminais, como para os concomitantes custos acrescidos, derivados de sobrestadia. A proposta de melhoria com vista à otimização das operações acima descritas, baseia-se na troca antecipada de toda a informação essencial ao planeamento e execução das manobras previstas para cada escala.

Assim, propõem-se que logo após serem enviadas para bordo as instruções de viagem juntamente com a aprovação do plano de carga, o navio envie por correio eletrónico para o terminal do porto de carga via agente de navegação e no mínimo, com 24 horas de antecedência em relação à sua hora de chegada prevista, informações detalhadas contendo:

- Plano de carga aprovado;
- Plano com a preparação de tanques para carga;
- As 3 últimas cargas;
- O fator de experiência do navio (*VEF*);
- Quantidade de *slops* a serem descarregados;
- Quantidade e qualidade de bancas a receber;
- Água doce a receber;
- Sequência de carga proposta;
- Quantidade de carga a embarcar e volumes admissíveis;
- Mapa mímico com as ligações para carga;
- Caudais de carga: inicial, máximo e de atesto;

Na posse desta informação, o terminal estará apto a avaliar a eficiência da carga e sequência propostas junto da refinaria, estando a tempo de propor correções ou validar os planos. A refinaria pode iniciar a preparação de tanques e linhas para carga. O terminal pode planear o correto posicionamento de navio ao cais, bem como a ligação de braços de carga.

Uma vez estabelecida a sequência de operações, o terminal enviará para bordo via agente, informação de retorno contendo:

- Produtos a carregar e respetivas quantidades;
- Tanques de terra fornecedores com volumes e densidades;
- Temperaturas de carga;
- Linhas de terra e braços de carga a utilizar;
- Caudais máximos e contrapressões;
- Sequência de operações;
- Detalhes do deslocamento de linha;
- Manobras especiais previstas;
- Plano de operações navio-terminal.

Uma vez conhecedor destes dados, o navio pode planear as suas manobras internas e chegar ao porto de carga, preparado para atracar diretamente e estabelecer as ligações para carga da forma mais eficaz.

Por seu lado, o terminal e a refinaria podem planear atempadamente todas as operações, por forma a minimizar os tempos perdidos. Após a atracação, o *loadingmaster* poderá embarcar munido de toda a informação e com os documentos necessários preenchidos, o que contribuirá para encurtar significativamente o tempo que usualmente medeia entre o atracar e início das operações comerciais.

**Documentos** - Finalizadas as operações de movimentação de produtos, certos documentos têm que ser produzidos por forma a apurar quantidades e a oficializar as trasfegas efetuadas. Enquanto que após concluída uma operação de descarga, só têm que ser emitidos dois documentos imprescindíveis; o certificado de descarga completa e o *statement of facts*, já terminada uma operação de carga tem que ser produzida uma série de documentos que serão distribuídos por vários destinatários. Como é expectável, após uma operação deste tipo, terão que ser finalizadas várias medições na instalação terrestre que depois de comparadas com as de bordo, servirão para o preenchimento dos documentos oficiais. É este processo que por vezes esgota e ultrapassa, o tempo atribuído contratualmente para a emissão de documentos. Isto é particularmente notório quando se trata de uma carga multiprodutos, ou quando estamos perante uma exportação para vários recebedores. Nestes casos, a quantidade de documentos produzidos, transportados fisicamente, conferidos e assinados é tal, que facilmente se compreende que o tempo utilizado em excesso, possa contribuir diretamente para a sobrestadia dessas viagens.

Juntamente com todos os documentos referidos acima a propósito da contribuição do inspetor independente, é habitualmente produzida uma quantidade semelhante de papeis por parte do terminal/refinaria e outro tanto por parte do agente de navegação. É de notar que toda esta documentação, é hoje em dia preenchida digitalmente e só depois é impressa. Contudo, estão já criados meios para que toda a informação relevante circule digitalmente, inclusivé dando entrada em declarações eletrónicas das autoridades alfandegárias e portuárias. Torna-se por isso urgente simplificar o processo documental, atuando sobre duas vertentes: em primeiro lugar é necessário suprimir a redundância de documentação. Cada certificado tem o seu legítimo emissor, sendo dispensável qualquer duplicação por parte de outra entidade. Em segundo lugar e no respeitante ao carregamento do navio, apenas têm que seguir a bordo ao cuidado do comandante, 5 tipos de documentos, podendo todos os outros permanecer em formato digital.

Esses documentos essenciais que deverão seguir a bordo são:

- **Conhecimento de carga** – no mínimo 1 original e 1 cópia não negociável, porque à luz da Convenção de Bruxelas de 25-08-24 e posterior DL 352/86 de 21 de outubro, constitui o verdadeiro Título de transporte, bem como o Recibo da mercadoria e ainda o Título de crédito;
- **Certificado de qualidade** – que atesta a natureza e características dos produtos transportados;
- **Certificado discriminado de quantidade** – que detalha as quantidades transportadas e a sua localização a bordo;
- *Statement of facts* - por efeito da cláusula *Demurrage Timebar* presente nos contratos de afretamento;
- **Recibo de documentos.**

Os certificados referidos nos 2º e 3º itens têm que existir a bordo até ao final da viagem para respeitar o SOPEP (*Ship Oil Pollution Emergency Plan*).

É de crer que caso estas medidas fossem implementadas, o processo de emissão de documentos no final das operações seria verdadeiramente simplificado, donde resultaria a eliminação do tempo perdido *a aguardar documentos*.

**Pilotos** - Uma vez concluídas todas as operações agendadas para a escala do navio, resta efetuar a manobra de largada e seguir rumo ao próximo porto. Mas ainda aqui os registos evidenciam um ocasional tempo perdido, identificado sob a designação: *a aguardar piloto*.

Um exame mais cuidado às folhas de tempo relevantes, permitiu especializar dois motivos para tal lapso de tempo. Viagens houve em que o navio permaneceu ao cais, pronto em todos os aspetos para largar, aguardando simplesmente a disponibilidade por parte da pilotagem. Os motivos dessa ocasional indisponibilidade nunca foram registados.

Noutras viagens porém, é notória a presença do piloto a bordo para efetuar a manobra, cerca de duas horas após a entrega dos documentos de carga ao comandante. Ora, é prática generalizada das administrações portuárias, exigirem que todas as manobras que impliquem a movimentação de navios (excepto para situações de emergência), sejam marcadas com 2 horas de antecedência, no mínimo. Disto é exemplo o Edital nº 01/2008 da Capitania do porto da Praia da Vitória, no seu parágrafo 2.a do Anexo. Daqui se deduz que aquelas manobras foram solicitadas, apenas quando toda a documentação de carga foi finalmente entregue ao comandante. Uma vez que tanto os serviços de pilotagem como de rebocadores, são pagos a partir da hora para a qual foi requisitado o início dos seus serviços, tal como consta por exemplo, nos artigos 14º e 15º do Regulamento de Tarifas da APL (2010), é compreensível que os comandantes não dêem ordem aos seus agentes para solicitar tais serviços, sem estarem certos que toda a documentação lhes será entregue antes da presença do piloto a bordo.

Perante a quantidade de documentos de carga que são usualmente produzidos para certas viagens, e sabendo da dificuldade ocasional que alguns terminais experimentam, aquando da emissão de tais documentos – como se extrai de alguns *statement of facts* – é natural que nessas situações, o comandante aguarde pela entrega de documentos, para então proceder à marcação da manobra de saída. O navio ficará desde então a *aguardar piloto*. Serão contabilizadas 2 horas como estadia, concorrendo para uma eventual sobrestadia, sem que decorra qualquer operação.

A forma de reduzir drasticamente este tempo perdido – ficando apenas sujeito à disponibilidade da pilotagem – passa por duas ações interligadas. A primeira consiste na simplificação do processo documental, exposta acima. A segunda consiste na antecipação da marcação de manobra, o que será possível logo que o comandante tenha confiança que os documentos lhe serão entregues dentro do prazo contratado. Depois de confirmada a referida simplificação, o comandante poderá solicitar a marcação da manobra de largada, logo após os braços de carga serem desligados.

## 6. Conclusão

### 6.1 Súmula dos resultados

Com a realização do presente trabalho, pretendeu-se efetuar uma reflexão sobre um dos elementos que determinam a ocorrência de situações de custos suplementares para os navios e para as operações portuárias associadas à movimentação da carga transportada pelo navio. A sobrestadia assume-se como fator essencial para a determinação do custo de transporte da mercadoria, mas condiciona igualmente as condições de formação dos custos da atividade portuária.

Da pesquisa realizada envolvendo a análise das 393 viagens efetuadas durante o ano 2011, bem como de todas as sobrestadias incorridas, conclui-se que a geração de sobrestadia não depende diretamente da classe de navio, do tipo de contrato aplicado, nem sequer do tipo de produto transportado. A sobrestadia surge quando se desenvolvem operações complementares das comerciais, envolvendo lapsos de tempo em que não é movimentada qualquer carga e em portos particularmente abertos a múltiplas atividades.

Na sequência da reflexão efetuada, passou-se à identificação de uma série de medidas que, uma vez implementadas, poderão contribuir para reduzir os períodos de inatividade de cada terminal, diminuir consideravelmente as sobrestadias dos navios e conseqüentemente, os respetivos montantes pagos aos armadores.

Concluiu-se ainda que, por força do processo de adoção de medidas enunciadas, aumentará a rotatividade de navios e respetivas operações, melhorando a gestão portuária e aumentando a competitividade dos portos. Tempos de escala mais reduzidos implicarão menos custos portuários para os armadores que, por sua vez, terão os seus navios disponíveis para efetuar mais viagens anualmente.

Para os restantes *stakeholders*, uma maior rotatividade de navios, aliada a uma maior eficácia, permitirá reduzir custos de transporte e associados à logística das operações, por força, *inter alia*, do aumento da quantidade de cargas movimentadas e da diminuição dos tempos envolvidos.

### 6.2 Limitações do estudo

Na recolha de informação para a elaboração do presente trabalho, foram coligidos dados respeitantes a escalas de navios em portos de carga e descarga, folhas de tempos, listagem

de eventos, certos pormenores dos contratos de fretamento bem como das reclamações de sobrestadia. Não foram contudo registadas as quantidades da carga transportada. Não foi assim possível estabelecer qualquer tipo de relação entre os tempos despendidos em porto e os volumes de carga movimentada. Foi contudo confirmado por exame a alguns *charterparties*, que o tempo de estadia atribuído por contrato (*laytime*) é estabelecido em função, entre outras, da quantidade de carga a ser transportada. Ficou de igual modo por deduzir, o peso que cada sobrestadia tem face ao valor do frete, por cada viagem.

Uma dificuldade deparada no decurso do presente estudo, tem a ver com a falta de pormenor com que a generalidade dos *statement of facts* é preenchida, principalmente quando se trata de identificar atrasos ou interrupções nas operações em que muitas vezes, é registado apenas a origem da paragem (por exemplo: *ordens do terminal*) e não o motivo causador. Este facto, por vezes, dificultou em certa medida a determinação das verdadeiras causas de determinados tempos perdidos.

### **6.3 Recomendações para pesquisa futura**

Dado que o presente trabalho analisou apenas uma pequena parcela do comércio marítimo nacional, seria conveniente determinar até que ponto outros setores do transporte marítimo estão sujeitos ao mesmo tipo de custos acrescidos, qual a incidência das sobrestadias noutras classes de navios e qual o impacto para os respetivos afretadores, em termos financeiros.

Por outro lado, face às limitações referidas no ponto anterior e considerando a possibilidade de disponibilização de informação complementar, seria possível o aprofundamento da investigação com o objetivo de busca de razões justificativas e explicativas para a ocorrência das sobrestadias, assim como para a identificação de novas medidas que minimizem os efeitos económicos negativos para o transporte das mercadorias e para as operações portuárias.

Finalmente, seria interessante alongar o estudo iniciado com este trabalho a sucessivos anos de exercício e desse modo, registar a evolução do problema ao longo do tempo.

## Referências bibliográficas

**APL (2010)** - Regulamento de tarifas da APL - Administração do Porto de Lisboa S.A. (2010)

**BIMCO (1994)** - *Recommended the baltic and international maritime council uniform general charter (as revised 1922, 1976 and 1994) (to be used for trades for which no specially approved form is in force) - code name: "GENCON"*

**BIMCO (1994)** - *The baltic and international maritime conference standard volume contract of affreightment for the transportation of bulk dry cargoes - code name: "VOLCOA"*

**BIMCO (2000)** - *Baltic Code 2000 Charterparty and Laytime Terminology and Abbreviations*

**BIMCO (2000)** - *BIMCO liner bill of lading - code name: "CONLINEBILL 2000"*

**BIMCO (2001)** - *BIMCO bareboat charter - code name: "BARECON 2001"*

**BIMCO (2001)** - *BIMCO uniform time-charter (as revised 2001) - code name: "BALTIME 1939"*

**BIMCO (2007)** - *CONGENBILL 2007 bill of lading to be used with charter parties*

**Carrier Credit Services, Inc. (2012)** - *CCS Demurrage Collection System Solution*; [consultado em 05.12.2012] [disponível em <http://www.ccspr.net/solutions/solution.asp>]

**Casaca, A.C.P. (2005)** - *Simulation and the lean port environment, in Maritime Economics & Logistics (2005)7, 262-280.doi:10.1057/palgrave.mel.9100137*

**Esteves, José M.P.Vasconcelos (1988)** - Vol II - Direito Marítimo - Contratos de utilização do navio; Fretamento, transporte de mercadorias por mar, transporte marítimo de passageiros, reboque.

**IMO (1924)** - *Convenção internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimento de carga ("Regras de Haia") - Bruxelas 25 de Agosto de 1924*

**IMO (1968)** - *Protocolo emendando a Convenção internacional para a unificação de certas regras em matéria de conhecimento de carga de 25 de agosto de 1924 ("Regras de Haia"),*

emendadas pelo Protocolo de 23 de fevereiro de 1968 ("Regras de Visby")

**IMO (2000)**, *Shipboard Oil Pollution Emergency Plan (SOPEP) in MEPC.54(32) 1992* e emendas MEPC.86(44) 2000

**Legato & Mazza (2001)** - *Berth planning and resources optimization at a container terminal via discrete event simulation*, [consultado em 08.11.2012]  
[disponível em [http://dx.doi.org/10.1016/S0377-2217\(00\)00200-9](http://dx.doi.org/10.1016/S0377-2217(00)00200-9)]

**Otero & Martins (2010)** - Regras das convenções internacionais em contratos de transporte marítimo [consultado em 20.09.2012]  
[disponível em <http://www.conpadi.org.br/manaus/arquivos/anais/fortaleza/3629.pdf>]

**Q88.com - A Service of INTERTANKO (1977)** - *Asbatankvoy - Tanker Voyage Charter Party Oct 1977*; [consultado em 20.02.2009]  
[disponível em [https://www.q88.com//terms\\_A.aspx](https://www.q88.com//terms_A.aspx)]

**Q88.com - Connecting the Maritime Industry (2012)** - [consultado em 18.07.2012]  
[disponível em <https://www.q88.com/Demo.aspx?c=1>]

**SPI Marine USA (2012)**: *Five Easy Steps to Avoid Demurrage* - [consultado em 05.12.2012] [disponível em <http://www.spimarineusa.com/articles/demurrage.php>]

**Wanke, Peter (2011)** - *Ship-berth link and demurrage costs: evaluating different allocation policies and queue priorities via simulation*, [consultado em 12.01.2013]  
[disponível em <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-74382011000100008>]

## **Referências legislativas**

**Decreto Lei** nº 352/86 de 21 de Outubro

**Decreto Lei** nº 191/87 de 29 de Abril

**EDITAL** 01/2008 da Capitania do porto da Praia da Vitória



# Anexo 1

Gráfico 22 – Viagens de importação com sobrestadia por produtos

Gráfico 23 – Viagens de exportação com sobrestadia por produtos



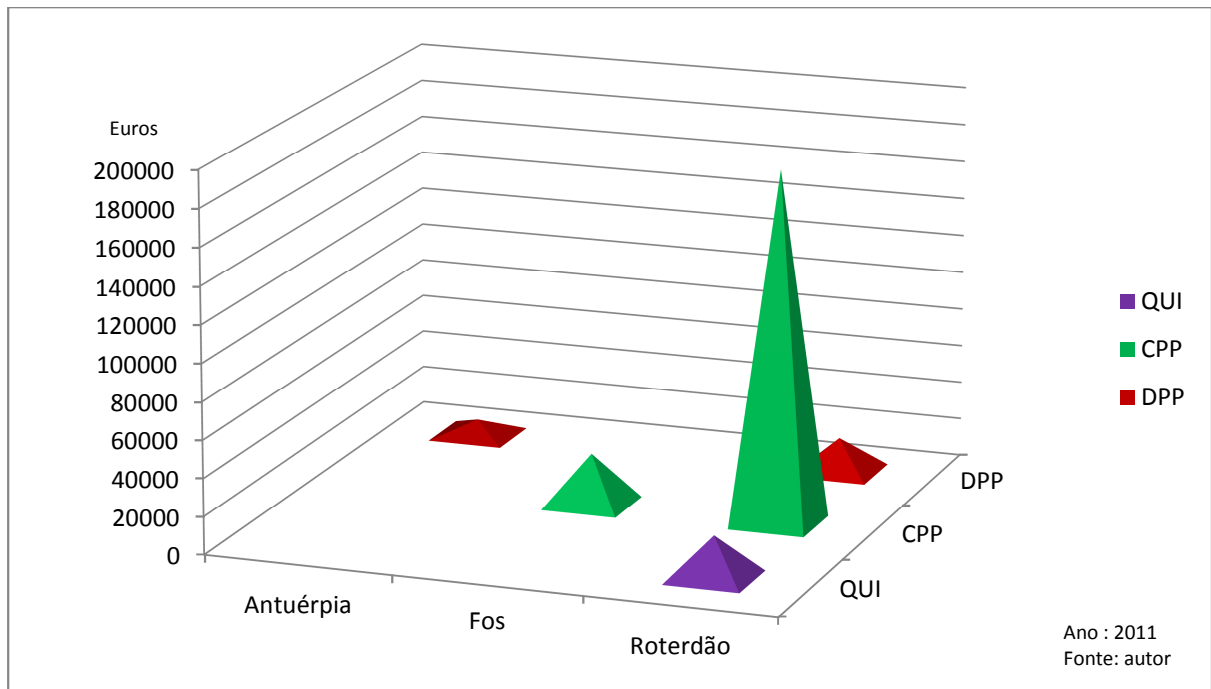


Gráfico 22 – Viagens de importação c/ sobrestadia por produtos

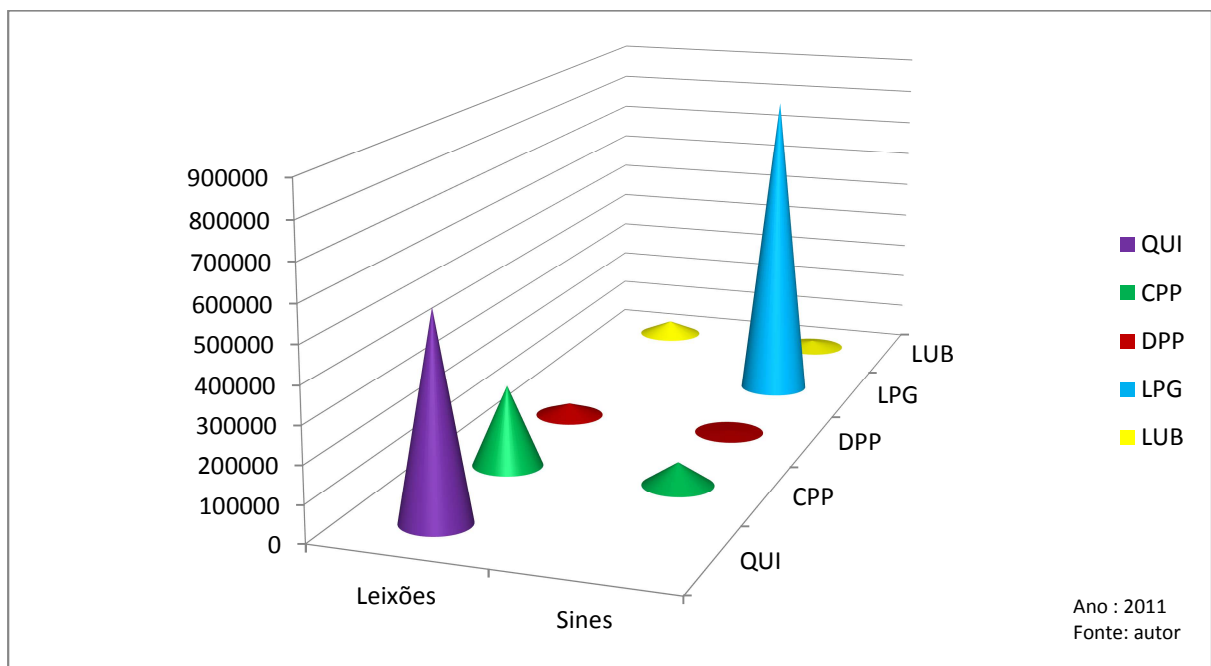


Gráfico 23 – Viagens de exportação c/ sobrestadia por produtos



## **Anexo 2**

Sobrestadias da frota *Time Charter*



Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia		
							Dias	Horas:minutos	Valor (€)
Malmo	134	28-05-2008	05-Jan-11	Sines	Setúbal+Lisboa	CPP		04 22:50	84.668,75
Malmo	135	28-05-2008	13-Jan-11	Lisboa-Sines	Aveiro	CPP		01 16:45	29.034,38
Malmo	136	28-05-2008	19-Jan-11	Sines	Setúbal+Leixões	CPP		07 16:05	131.159,38
Malmo	137	28-05-2008	31-Jan-11	Sines	Setúbal+Lisboa	CPP		00 00:50	593,75
Malmo	138	28-05-2008	05-Fev-11	Sines	Aveiro	CPP		01 06:20	21.612,50
Malmo	139	28-05-2008	10-Fev-11	Leixões	Sines	CPP		02 02:15	35.803,13
Malmo	140	28-05-2008	15-Fev-11	Sines-Lisboa	Leixões	CPP		06 19:55	116.790,63
Malmo	141	28-05-2008	01-Mar-11	Aveiro-Sines	Leixões	CPP		03 02:30	53.081,25
Malmo	142	28-05-2008	07-Mar-11	Sines	Aveiro	CPP		00 08:42	6.204,69
Malmo	143	28-05-2008	14-Mar-11	Sines	Leixões	CPP		01 21:00	32.062,50
Malmo	144	28-05-2008	19-Mar-11	Sines	Lisboa+Leixões	CPP		01 05:22	20.923,75
Malmo	145	28-05-2008	24-Mar-11	Sines	Setúbal	CPP	s/ sobrestadia		
Malmo	146	28-05-2008	28-Mar-11	Setúbal-Sines	Leixões	CPP		04 15:40	79.562,50
Malmo	147	28-05-2008	06-Abr-11	Sines	Lisboa+Leixões	CPP		00 11:03	7.873,13
Malmo	148	28-05-2008	11-Abr-11	Sines	Aveiro+Leixões	CPP		00 20:25	14.546,88
Malmo	149	28-05-2008	18-Abr-11	Leixões	Aveiro	CPP		03 06:21	55.824,38
Malmo	150	28-05-2008	23-Abr-11	Sines	Leixões	CPP		00 19:35	13.953,13
Malmo	151	28-05-2008	29-Abr-11	Sines	Leixões	CPP		01 04:05	20.009,38
Malmo	152	28-05-2008	04-Mai-11	Sines	Leixões	CPP		00 20:00	14.250,00
Malmo	153	28-05-2008	10-Mai-11	Sines	Leixões	CPP		00 21:05	15.021,88
Malmo	154	28-05-2008	19-Mai-11	Sines-Aveiro	Aveiro+Leixões	CPP		02 20:45	48.984,38
Malmo	155	28-05-2008	23-Mai-11	Sines	Aveiro	CPP		00 13:35	9.678,13
Malmo	156	28-05-2008	31-Mai-11	Sines-Lisboa	Lisboa+Leixões	CPP		01 21:10	32.181,25
Malmo	157	28-05-2008	07-Jun-11	Sines	Leixões	CPP		01 17:30	29.568,75
Malmo	158	28-05-2008	16-Jun-11	Lisboa-Sines	Leixões	CPP		04 11:45	76.771,88
Malmo	159	28-05-2008	27-Jun-11	Sines-Aveiro	Aveiro+Leixões	CPP		01 07:20	22.325,00
Malmo	160	28-05-2008	30-Jun-11	Sines	Aveiro	CPP		00 20:30	14.606,25
Malmo	161	28-05-2008	05-Jul-11	Sines	Aveiro	CPP		00 05:25	3.859,38
Malmo	162	28-05-2008	11-Jul-11	Sines	Leixões	CPP		03 11:10	59.256,25
Malmo	163	28-05-2008	18-Jul-11	Sines	Setúbal+Lisboa	CPP		00 05:45	4.096,88
Malmo	164	28-05-2008	23-Jul-11	Sines	Leixões	CPP		06 03:45	105.271,88

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Malmo	165	28-05-2008	01-Ago-11	Leixões	Sines	CPP	00 15:25	10.984,38
Malmo	166	28-05-2008	09-Ago-11	Sines-Lisboa	Leixões	CPP	03 00:30	51.656,25
Malmo	167	28-05-2008	16-Ago-11	Leixões	Sines	CPP	01 13:30	26.718,75
Malmo	168	28-05-2008	22-Ago-11	Sines	Leixões	CPP	06 00:05	102.659,38
Malmo	169	28-05-2008	05-Set-11	Sines-Aveiro	Aveiro+Leixões	CPP	01 11:20	25.175,00
Malmo	170	28-05-2008	08-Set-11	Leixões	Sines	CPP	02 07:30	39.543,75
Malmo	171	28-05-2008	17-Set-11	Sines	Leixões	CPP	03 18:48	64.695,00
Malmo	172	28-05-2008	26-Set-11	Sines	Lisboa+Leixões	CPP	05 00:50	86.093,75
Malmo	173	28-05-2008	03-Out-11	Sines	Setúbal+Leixões	CPP	01 02:45	19.059,38
Malmo	174	28-05-2008	09-Out-11	Sines	Leixões	CPP	01 04:45	20.484,38
Malmo	175	28-05-2008	16-Out-11	Sines	Leixões	CPP	02 11:45	42.571,88
Malmo	176	28-05-2008	25-Out-11	Sines	Aveiro	CPP	05 19:05	99.096,88
Malmo	177	28-05-2008	02-Nov-11	Sines	Lisboa+Leixões	CPP	03 00:25	51.596,88
Malmo	178	28-05-2008	18-Nov-11	Sines	Leixões	CPP	08 03:40	139.412,50
Malmo	179	28-05-2008	26-Nov-11	Sines	Aveiro	CPP	03 19:07	64.920,63
Malmo	180	28-05-2008	04-Dez-11	Sines	Setúbal	CPP	02 07:05	39.246,88
Malmo	181	28-05-2008	08-Dez-11	Sines	Leixões	CPP	03 00:55	51.953,13
Madeiro	122	28-05-2008	03-Jan-11	Sines	Leixões	CPP	03 00:15	51.478,13
Madeiro	123	28-05-2008	09-Jan-11	Sines	Canical	CPP	01 08:35	23.215,63
Madeiro	124	28-05-2008	17-Jan-11	Sines	Açores	CPP	02 12:15	42.928,13
Madeiro	125	28-05-2008	29-Jan-11	Sines	Leixões	CPP	01 14:10	27.193,75
Madeiro	126	28-05-2008	05-Fev-11	Sines	Açores	CPP	03 12:05	59.909,38
Madeiro	127	28-05-2008	21-Fev-11	Sines	Setúbal	CPP	00 18:45	13.359,38
Madeiro	128	28-05-2008	26-Fev-11	Sines	Madeira	CPP	01 23:05	33.546,88
Madeiro	129	28-05-2008	06-Mar-11	Sines	Açores	CPP	03 19:40	65.312,50
Madeiro	130	28-05-2008	21-Mar-11	Sines	Leixões	CPP	01 00:30	17.456,25
Madeiro	131	28-05-2008	26-Mar-11	Sines	Aveiro	CPP	01 00:10	17.218,75
Madeiro	132	28-05-2008	01-Abr-11	Sines	Canical	CPP	01 22:45	33.309,38
Madeiro	133	28-05-2008	09-Abr-11	Sines	Açores	CPP	01 12:35	27.965,63
Madeiro	134	28-05-2008	19-Abr-11	Sines	Setúbal	CPP	s/ sobrestadia	
Madeiro	135	28-05-2008	24-Abr-11	Sines	Canical	CPP	03 10:10	58.543,75

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Madeiro	136	28-05-2008	02-Mai-11	Sines	Açores	CPP	01 09:15	23.690,63
Madeiro	137	28-05-2008	12-Mai-11	Sines	Setúbal+Lisboa	CPP	00 16:25	11.696,88
Madeiro	138	28-05-2008	16-Mai-11	Sines	Setúbal	CPP	00 09:45	6.946,88
Madeiro	139	28-05-2008	20-Mai-11	Sines	Leixões	CPP	01 12:35	26.065,63
Madeiro	140	28-05-2008	26-Mai-11	Leixões-Sines	Canical	CPP	00 13:40	9.737,50
Madeiro	141	28-05-2008	03-Jun-11	Sines	Açores	CPP	02 04:10	37.168,75
Madeiro	142	28-05-2008	15-Jun-11	Sines	Leixões	CPP	03 00:55	51.953,13
Madeiro	143	28-05-2008	23-Jun-11	Sines	Açores	CPP	02 06:40	38.950,00
Madeiro	144	28-05-2008	03-Jul-11	Sines	Madeira	CPP	01 23:45	34.021,88
Madeiro	145	28-05-2008	12-Jul-11	Sines	Açores	CPP	01 12:00	25.650,00
Madeiro	146	28-05-2008	25-Jul-11	Sines	Canical	CPP	05 03:40	88.112,50
Madeiro	147	28-05-2008	02-Ago-11	Sines	Setúbal	CPP	00 11:25	8.134,38
Madeiro	148	28-05-2008	06-Ago-11	Sines	Açores	CPP	01 14:00	27.075,00
Madeiro	149	28-05-2008	18-Ago-11	Sines	Leixões+Setúbal+Lisboa	CPP	02 16:50	46.193,75
Madeiro	150	28-05-2008	26-Ago-11	Sines	Canical	CPP	02 01:05	34.971,88
Madeiro	151	28-05-2008	04-Set-11	Sines	Açores	CPP	03 19:05	64.896,88
Madeiro	152	28-05-2008	18-Set-11	Sines	Setúbal	CPP	03 18:05	64.184,38
Madeiro	153	28-05-2008	25-Set-11	Sines	Madeira	CPP	05 03:20	87.875,00
Madeiro	154	28-05-2008	07-Out-11	Sines	Açores	CPP	01 04:20	20.187,50
Madeiro	155	28-05-2008	18-Out-11	Sines	Setúbal	CPP	01 14:55	27.728,13
Madeiro	156	28-05-2008	22-Out-11	Sines	Canical	CPP	01 14:30	27.431,25
Madeiro	157	28-05-2008	29-Out-11	Sines	Açores	CPP	03 01:22	52.273,75
Madeiro	158	28-05-2008	13-Nov-11	Sines	Setúbal	CPP	01 14:40	27.550,00
Madeiro	159	28-05-2008	20-Nov-11	Sines	Canical	CPP	01 23:40	33.962,50
Madeiro	160	28-05-2008	29-Nov-11	Sines	Açores	CPP	02 10:35	41.740,63
Madeiro	161	28-05-2008	12-Dez-11	Sines	Aveiro	CPP	05 04:10	88.468,75
Madeiro	162	28-05-2008	25-Dez-11	Sines	Canical	CPP	04 04:25	71.546,88
Emmy Schulte	10	02-11-2010	02-Jan-11	Sines	Setúbal+Leixões	DPP	04 01:49	69.694,38
Emmy Schulte	11	02-11-2010	12-Jan-11	Sines	Madeira	DPP	00 18:58	13.513,75
Emmy Schulte	12	02-11-2010	23-Jan-11	Leixões	Sines	DPP	05 20:13	99.904,38
Emmy Schulte	13	02-11-2010	01-Fev-11	Sines	Leixões	DPP	00 19:00	13.537,50

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Emmy Schulte	14	02-11-2010	20-Fev-11	Leixões	Sines	DPP	05 02:34	87.328,75
Emmy Schulte	15	02-11-2010	23-Fev-11	Sines	Leixões	DPP	04 11:27	76.558,13
Emmy Schulte	16	02-11-2010	05-Mar-11	Sines	Madeira	DPP	01 05:55	21.315,63
Emmy Schulte	17	02-11-2010	14-Mar-11	Leixões	Sines	DPP	01 19:28	30.970,00
Emmy Schulte	18	02-11-2010	19-Mar-11	Sines	Leixões	DPP	00 08:00	5.700,00
Emmy Schulte	19	02-11-2010	22-Mar-11	Leixões	Sines	DPP	00 09:25	6.709,38
Emmy Schulte	20	02-11-2010	26-Mar-11	Sines	Leixões	DPP	02 16:35	46.015,63
Emmy Schulte	21	02-11-2010	01-Abr-11	Leixões	Sines	DPP	01 11:05	24.996,87
Emmy Schulte	22	02-11-2010	06-Abr-11	Sines	Madeira	DPP	00 23:54	17.034,69
Emmy Schulte	23	02-11-2010	15-Abr-11	Sines	Leixões	DPP	03 04:32	54.530,00
Emmy Schulte	24	02-11-2010	20-Abr-11	Leixões	Sines	DPP	00 13:52	9.880,00
Emmy Schulte	25	02-11-2010	23-Abr-11	Sines	Setúbal+Leixões	DPP	00 04:24	3.135,00
Emmy Schulte	26	02-11-2010	1-Mai-11	Leixões	Sines	DPP	02 05:58	38.451,25
Emmy Schulte	27	02-11-2010	5-Mai-11	Sines	Leixões	DPP	00 13:10	9.381,25
Emmy Schulte	28	02-11-2010	12-Mai-11	Sines	Madeira	DPP	02 23:19	50.813,13
Emmy Schulte	29	02-11-2010	19-Mai-11	Sines	Leixões	DPP	00 07:50	5.581,25
Emmy Schulte	30	02-11-2010	23-Mai-11	Sines	Setúbal+Leixões	DPP	00 01:57	1.389,38
Emmy Schulte	31	02-11-2010	28-Mai-11	Leixões	Sines	DPP	02 11:00	42.037,50
Emmy Schulte	32	02-11-2010	3-Jun-11	Sines	Leixões	DPP	00 14:45	10.509,38
Emmy Schulte	33	02-11-2010	6-Jun-11	Leixões	Sines	DPP	01 11:25	25.234,38
Emmy Schulte	34	02-11-2010	13-Jun-11	Leixões	Sines	DPP	01 20:59	32.050,63
Emmy Schulte	35	02-11-2010	19-Jun-11	Leixões	Sines	DPP	00 18:45	13.359,38
Emmy Schulte	36	02-11-2010	23-Jun-11	Sines	Madeira	DPP	01 00:30	17.456,25
Emmy Schulte	37	02-11-2010	2-Jul-11	Leixões	Sines	DPP	00 22:55	16.328,13
Emmy Schulte	38	02-11-2010	7-Jul-11	Sines	Leixões	DPP	00 14:15	10.153,13
Emmy Schulte	39	02-11-2010	11-Jul-11	Leixões	Sines	DPP	00 22:00	15.675,00
Emmy Schulte	40	02-11-2010	16-Jul-11	Leixões	Sines	DPP	01 00:40	17.575,00
Emmy Schulte	41	02-11-2010	24-Jul-11	Leixões	Sines	DPP	03 09:47	58.270,63
Emmy Schulte	42	02-11-2010	29-Jul-11	Sines	Madeira	DPP	01 01:45	18.346,88
Emmy Schulte	43	02-11-2010	5-Ago-11	Leixões	Sines	DPP	01 13:10	26.481,25
Emmy Schulte	44	02-11-2010	11-Ago-11	Sines	Setúbal+Leixões	DPP	01 03:35	19.653,13

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Emmy Schulte	45	02-11-2010	16-Ago-11	Leixões	Sines	DPP	00 22:40	16.150,00
Emmy Schulte	46	02-11-2010	20-Ago-11	Sines	Madeira	DPP	00 17:45	12.646,88
Emmy Schulte	47	02-11-2010	28-Ago-11	Leixões	Sines	DPP	00 15:03	10.723,13
Emmy Schulte	48	02-11-2010	2-Set-11	Leixões	Sines	DPP	00 11:33	8.229,38
Emmy Schulte	49	02-11-2010	7-Set-11	Leixões	Sines	DPP	00 07:16	5.177,50
Emmy Schulte	50	02-11-2010	11-Set-11	Sines	Setúbal+Leixões	DPP	01 00:35	17.515,63
Emmy Schulte	51	02-11-2010	16-Set-11	Leixões	Sines	DPP	04 12:30	77.306,25
Emmy Schulte	52	02-11-2010	23-Set-11	Sines	Madeira	DPP	02 13:58	44.151,25
Emmy Schulte	53	02-11-2010	3-Out-11	Leixões	Sines	DPP	02 09:50	41.206,25
Emmy Schulte	54	02-11-2010	11-Out-11	Sines	Leixões	DPP	01 22:25	33.071,88
Emmy Schulte	55	02-11-2010	14-Out-11	Leixões	Sines	DPP	06 22:38	118.726,25
Emmy Schulte	56	02-11-2010	25-Out-11	Sines	Madeira	DPP	01 22:09	32.881,87
Emmy Schulte	57	02-11-2010	10-Nov-11	Leixões	Sines	DPP	15 17:25	268.909,38
Emmy Schulte	58	02-11-2010	22-Nov-11	Sines	Leixões	DPP	01 14:43	27.585,62
Emmy Schulte	59	02-11-2010	27-Nov-11	Sines	Lisboa	DPP	01 08:25	23.096,87
Emmy Schulte	60	02-11-2010	2-Dez-11	Sines	Madeira	DPP	00 15:05	10.746,88
Emmy Schulte	61	02-11-2010	10-Dez-11	Leixões	Sines+Setúbal	DPP	02 16:35	46.015,62
Emmy Schulte	62	02-11-2010	19-Dez-11	Leixões	Sines	DPP	01 00:36	17.527,50
Emmy Schulte	63	02-11-2010	23-Dez-11	sines	Leixões	DPP	00 08:31	6.068,13
Emmy Schulte	64	02-11-2010	26-Dez-11	Leixões	Lisboa+Sines	DPP	00 12:15	8.728,13
Emmy Schulte	65	02-11-2010	31-Dez-12	Leixões	Sines	DPP	02 02:35	36.040,63
Sigas Maud	1	20-01-2011	29-Jan-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	2	20-01-2011	04-Fev-11	Sines	Açores	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	3	20-01-2011	13-Fev-11	Sines	Leixões	LPG	02 13:51	23.193,75
Sigas Maud	4	20-01-2011	21-Fev-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	5	20-01-2011	27-Fev-11	Sines	Leixões	LPG	00 08:53	3.331,25
Sigas Maud	6	20-01-2011	02-Mar-11	Leixões	Açores	LPG	03 15:30	32.812,50
Sigas Maud	7	20-01-2011	16-Mar-11	Leixões	Sines	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	8	20-01-2011	22-Mar-11	Sines	Açores+Canical	LPG	00 20:00	7.500,00
Sigas Maud	9	20-01-2011	07-Abr-11	Sines	Açores+Canical	LPG	00 11:05	4.156,25
Sigas Maud	10	20-01-2011	20-Abr-11	Sines	Leixões	LPG	01 05:09	10.931,25

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Sigas Maud	11	20-01-2011	25-Abr-11	Sines	Açores	LPG	00 05:40	2.125,00
Sigas Maud	12	20-01-2011	05-Mai-11	Sines	Canical	LPG	00 14:12	5.325,00
Sigas Maud	13	20-01-2011	10-Mai-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	14	20-01-2011	17-Mai-11	Leixões	Açores	LPG	00 04:39	1.743,75
Sigas Maud	15	20-01-2011	29-Mai-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	16	20-01-2011	14-Jun-11	Sines	Açores	LPG	00 19:57	7.481,25
Sigas Maud	17	20-01-2011	24-Jun-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	18	20-01-2011	09-Jul-11	Sines	Leixões	LPG	02 00:34	18.212,50
Sigas Maud	19	20-01-2011	12-Jul-11	Leixões	Açores	LPG	00 01:03	393,75
Sigas Maud	20	20-01-2011	21-Jul-11	Sines	Canical	LPG	00 02:54	1.087,50
Sigas Maud	21	20-01-2011	28-Jul-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Sigas Maud	22	20-01-2011	01-Ago-11	Sines	Leixões	LPG	00 22:53	8.456,25
Sigas Maud	23	20-01-2011	08-Ago-11	Sines	Açores+Canical	LPG	01 10:08	12.800,00
Gas Renovatio	1	26-05-2011	20-Ago-11	Sines	Leixões	LPG	00 01:11	443,75
Gas Renovatio	2	26-05-2011	24-Ago-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	3	26-05-2011	28-Ago-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	4	26-05-2011	1-Set-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	5	26-05-2011	7-Set-11	Sines	Açores	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	6	26-05-2011	16-Set-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	7	26-05-2011	21-Set-11	Sines	Canical	LPG	00 05:59	2.243,75
Gas Renovatio	8	26-05-2011	30-Set-11	Sines	Leixões	LPG	03 19:16	34.225,00
Gas Renovatio	9	26-05-2011	7-Out-11	Sines	Leixões	LPG	02 07:45	20.906,25
Gas Renovatio	10	26-05-2011	12-Out-11	Sines	Açores	LPG	00 00:38	237,50
Gas Renovatio	11	26-05-2011	23-Out-11	Sines	Canical	LPG	00 12:21	4.631,25
Gas Renovatio	12	26-05-2011	30-Out-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	13	26-05-2011	8-Nov-11	Sines	Açores	LPG	03 08:25	30.156,25
Gas Renovatio	14	26-05-2011	19-Nov-11	Sines	Leixões	LPG	00 06:28	2.425,00
Gas Renovatio	15	26-05-2011	23-Nov-11	Sines	Leixões	LPG	00 03:32	1.325,00
Gas Renovatio	16	26-05-2011	28-Nov-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	17	26-05-2011	2-Dez-11	Sines	Açores	LPG	s/ sobrestadia	
Gas Renovatio	18	26-05-2011	12-Dez-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	

Time charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia		
							Dias Horas:minutos	Valor (€)	
Gas Renovatio	19	26-05-2011	20-Dez-12	Sines	Açores	LPG	00 14:37	5.481,25	
Maersk Bristol	4	06-12-2010	11-Dez-11	Sines	Leixões	CPP	02 11:03	42.073,12	
Maersk Bristol	5	06-12-2010	25-Dez-11	Sines	Leixões	CPP	08 10:53	144.554,38	
Taygete Star	4	02-12-2010	04-Jan-11	Sines	Caniçal	LPG	s/ sobrestadia		
							<b>SOMA :</b>	<b>5.945.424,99</b>	<b>€</b>



## **Anexo 3**

Sobrestadias da frota *Voyage Charter*



Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Maersk Barry	11	30-Dez-10	07-01-11	Sines	Leixões	CPP	08 19:55	96819,19
Magdalena	1	05-Jan-11	08-01-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Ocean Primus	7	05-Jan-11	11-01-11	Sines	Huelva	LPG	02 19:55	29503,39
Atlantis Antibes	3	06-Jan-11	13-01-11	Lisboa	Leixões	CPP	04 22:48	29697,50
Coral Electra	1	07-Jan-11	13-01-11	Sines	Açores	LPG	00 18:14	7154,53
Magdalena	2	07-Jan-11	13-01-11	Sines	Leixões	LPG	01 06:00	10521,77
North Contender	1	07-Jan-11	13-01-11	Huelva	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Ocean Primus	8	06-Jan-11	15-01-11	Sines	Leixões	LPG	00 17:31	7591,13
Maersk Barry	12	30-Dez-10	17-01-11	Sines	Leixões	CPP	04 06:57	46161,03
Ocean Primus	9	06-Jan-11	20-01-11	Sines	Leixões	LPG	00 09:21	4066,55
Erria Nimmer	5	19-Jan-11	22-01-11	Aveiro	Leixões	CPP	00 14:24	4505,21
Ievoli Silver	5	10-Jan-11	23-01-11	Roterdão	Leixões	CPP	01 07:40	9911,46
Ocean Primus	10	12-Jan-11	26-01-11	Sines	Huelva	CPP	00 13:26	5629,66
Maersk Nairn	1	25-Jan-11	27-01-11	Roterdão	Leixões	DPP	01 16:51	17848,02
Chiltern	1	28-Jan-11	30-01-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Alessandro F	4	28-Jan-11	08-02-11	Aveiro	Leixões	CPP	08 09:24	70437,83
Spring	1	11-Fev-11	15-02-11	Sines	Canical	CPP	01 05:45	11665,80
Bro Glory	1	17-Fev-11	21-02-11	Roterdão	Leixões	CPP	02 02:38	17973,96
Erria Nimmer	6	03-Fev-11	23-02-11	Sines	Bissau	DPP	00 18:28	5755,21
Sichem Iris	3	09-Fev-11	24-02-11	Cartagena	Valencia	CPP	s/ sobrestadia	
Cansu Y	1	24-Fev-11	06-03-11	Leixões	Le Havre	CPP	04 18:43	23607,42
Ennerdale	5	21-Fev-11	10-03-11	Sines	Terneuzen	LPG	03 21:50	33126,07
Global Sea	1	04-Mar-11	12-03-11	Roterdão	Leixões	CPP	02 00:43	15026,11
Lady Martine	8	10-Mar-11	15-03-11	Sines	Canical	LPG	s/ sobrestadia	
Maersk Belfast	1	09-Mar-11	16-03-11	Sines	Leixões	CPP	03 20:38	43665,65
Atlantis Antibes	5	09-Jan-11	17-03-11	Roterdão	Sines	CPP	01 07:55	9981,77
Global Sea	2	09-Mar-11	19-03-11	Lisboa	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Emerald Stars	1	16-Mar-11	22-03-11	Leixões	Huelva	CPP	01 23:31	26361,18
Northsea Beta	1	17-Mar-11	25-03-11	Cartagena	Valencia	CPP	s/ sobrestadia	
Trans Alina	5	25-Mar-11	28-03-11	Aveiro	Leixões	CPP	02 06:43	17083,44
Sigas Margrethe	3	25-Mar-11	30-03-11	Sines	Terneuzen	LPG	02 04:33	20320,06

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Auteuil	6	29-Mar-11	05-04-11	Sines	Terneuzen	CPP	02 09:05	21382,73
Al Mahboobah	1	30-Mar-11	09-04-11	Sines	Bissau	CPP	00 08:24	2195,53
Goviken	1	04-Abr-11	12-04-11	Sines	Huelva	LPG	04 04:33	37256,54
MRC Hatice Ana	1	04-Abr-11	14-04-11	Aveiro	Leixões	CPP	04 14:52	34635,42
Maersk Bristol	1	11-Abr-11	17-04-11	Leixões	Dunquerque	CPP	08 13:26	101217,46
Goviken	2	04-Abr-11	20-04-11	Sines	Huelva	LPG	s/ sobrestadia	
Coral Obelia	4	15-Abr-11	23-04-11	Sines	Terneuzen	LPG	01 23:52	17695,73
Patricia	1	13-Abr-11	25-04-11	Leixões	Huelva	DPP	03 00:00	34119,48
Global Earth	1	20-Abr-11	25-04-11	Lisboa	Leixões	CPP	00 02:55	911,56
Lady Shana	4	27-Abr-11	27-04-11	Sines	Terneuzen	LPG	01 02:09	9630,06
Goviken	3	27-Abr-11	29-04-11	Sines	Huelva	DPP	s/ sobrestadia	
Bomar Venus	1	14-Abr-11	02-05-11	Roterdão	Leixões	CPP	05 04:33	38387,50
Britta Maersk	1	26-Abr-11	03-05-11	Leixões	Roterdão	CPP	02 09:07	27663,88
Johann Essberger	1	29-Abr-11	03-05-11	Bilbao	Gijon	CPP	01 12:14	14308,38
Global River	1	29-Abr-11	04-05-11	Sines	Huelva	LPG	01 03:20	8883,25
Bomar Venus	2	13-Mai-11	18-05-11	Sines	Bissau	LPG	s/ sobrestadia	
Margherita Iuliano	1	05-Mai-11	19-05-11	Sines	Huelva	LPG	05 23:02	57197,29
Bomar Mars	1	10-Mai-11	20-05-11	Roterdão	Leixões	CPP	01 00:00	7000,00
Margherita Iuliano	2	10-Mai-11	25-05-11	Sines	Huelva	LPG	01 04:55	12077,82
Puli	3	14-Mai-11	31-05-11	Sines	Leixões	CPP	03 08:09	31718,69
Ocean Primero	121	20-Mai-11	01-06-11	Sines	Huelva	LPG	01 18:38	17514,86
Scali San Lorenzo	1	26-Mai-11	06-06-11	Sines	Huelva	LPG	s/ sobrestadia	
Havva Ana	3	31-Mai-11	12-06-11	Antuérpia	Leixões	DPP	01 00:43	8334,65
Lady Martine	9	03-Jun-11	12-06-11	Sines	Terneuzen	LPG	05 10:14	48529,34
Havva Ana	4	07-Jun-11	12-06-11	Leixões	Roterdão	DPP	s/ sobrestadia	
Trans Adriatic	1	07-Jun-11	16-06-11	Sines	Le Havre	LUB	01 22:25	9787,99
Trans Adriatic	1	07-Jun-11	16-06-11	Sines	Roterdão	LUB	01 22:25	9787,99
MRC Hatice Ana	2	09-Jun-11	16-06-11	Roterdão	Leixões	CPP	01 07:55	9968,75
Angelina Amoretti	7	10-Jun-11	20-06-11	Sines	Setúbal-Lisboa	CPP	s/ sobrestadia	
Luke	1	10-Jun-11	21-06-11	Sines	Huelva	LPG	00 22:11	7877,84
Angelina Amoretti	8	10-Jun-11	26-06-11	Sines	Leixões	CPP	03 05:31	34150,12

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Luke	2	15-Jun-11	26-06-11	Sines	Huelva	LPG	03 06:30	28492,59
Zeynep A	1	16-Jun-11	27-06-11	Tarragona	Valencia	CPP	00 14:52	4635,32
Sigas Ettrick	3	22-Jun-11	01-07-11	Sines	Terneuzen	LPG	01 04:00	10357,78
Eberhardt Arctic	1	29-Jun-11	04-07-11	Sines	Leixões	CPP	03 03:21	30493,16
Bomar Mars	2	27-Jun-11	08-07-11	Lisboa	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Lady Martine	10	30-Jun-11	08-07-11	Sines	Terneuzen	LPG	02 16:04	23198,84
Patnos	1	09-Jul-11	11-07-11	Sines	Leixões	CPP	05 00:00	48834,33
Ocean Primero	122	06-Jul-11	16-07-11	Sines	Huelva	LPG	02 04:19	20854,23
MRC Semiramis	1	12-Jul-11	18-07-11	Aveiro	Leixões	CPP	05 04:19	38875,00
Patnos	2	09-Jul-11	22-07-11	Leixões	Sines	CPP	03 20:24	37602,44
Sichem Amethyst	1	19-Jul-11	22-07-11	Roterdão	Leixões	CPP	07 05:40	60738,10
Bomar Mars	3	06-Jul-11	24-07-11	Leixões	Le Havre	LUB	03 08:48	13045,32
Bomar Mars	3	06-Jul-11	24-07-11	Leixões	Roterdão	LUB	03 08:48	13045,32
Ocean Primero	123	14-Jul-11	24-07-11	Sines	Huelva	LPG	03 01:09	30051,75
Heather	1	20-Jul-11	24-07-11	Tarragona	Valencia	CPP	00 21:50	8309,75
Varkan Marmara	4	15-Jul-11	26-07-11	Sines	Bissau	CPP	01 02:34	7270,15
Bro Anton	2	25-Jul-11	27-07-11	Sines	Leixões	CPP	04 05:45	41400,59
Patnos	3	09-Jul-11	29-07-11	Sines	Aveiro	CPP	01 19:24	18518,67
Ocean Primero	124	21-Jul-11	31-07-11	Sines	Huelva	LPG	03 17:43	36695,33
Patnos	4	09-Jul-11	03-08-11	Sines	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Patnos	5	09-Jul-11	10-08-11	Leixões	Sines	CPP	01 18:24	18091,98
Ocean Primero	125	21-Jul-11	10-08-11	Sines	Huelva	LPG	00 19:00	7917,27
Claus	2	02-Ago-11	13-08-11	Leixões	Roterdão	CPP	05 08:34	42855,56
Maersk Murotsu	1	04-Ago-11	15-08-11	Sines	Leixões	CPP	02 04:23	27141,52
Patnos	6	09-Jul-11	17-08-11	Sines	Aveiro	CPP	00 18:42	7924,29
Sigas Sonja	1	09-Ago-11	18-08-11	Sines	Terneuzen	LPG	s/ sobrestadia	
Patnos	7	09-Jul-11	23-08-11	Leixões	Sines	CPP	02 15:24	27185,54
Magdalena	3	22-Ago-11	26-08-11	Sines	Terneuzen	LPG	01 00:00	9553,09
Sichem Montreal	1	18-Ago-11	27-08-11	Cartagena	Valencia	CPP	00 02:56	1086,25
Deniz S	6	24-Ago-11	27-08-11	Bilbao	Gijon	CPP	s/ sobrestadia	
Daviken	1	26-08-2011	31-08-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Colorado Star	1	23-Ago-11	01-09-11	Sines	Setúbal	CPP	01 20:05	18249,31
Daviken	2	26-Ago-11	04-09-11	Sines	Leixões	LPG	00 08:36	3605,23
Orinoco Star	1	01-Set-11	05-09-11	Sines	Leixões	CPP	01 20:48	21563,07
Sigas Ettrick	4	02-Set-11	06-09-11	Sines	Huelva	LPG	s/ sobrestadia	
Al Mahboobah	2	25-Ago-11	07-09-11	Sines	Bissau	CPP	02 23:29	19977,74
Daviken	3	26-Ago-11	11-09-11	Sines	Terneuzen	LPG	s/ sobrestadia	
Kuldiga	1	31-Ago-11	12-09-11	Leixões	Sines	DPP	04 22:41	58971,37
Global Sea	5	12-Set-11	15-09-11	Lisboa	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Bomar Mars	4	09-Set-11	18-09-11	Roterdão	Sines	CPP	s/ sobrestadia	
Orinoco Star	2	01-Set-11	19-09-11	Sines	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Ennerdale	7	13-Set-11	20-09-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Prospero	1	09-Set-11	21-09-11	Sines	Aveiro	CPP	s/ sobrestadia	
Magdalena	4	09-Set-11	22-09-11	Sines	Terneuzen	LPG	17 05:40	155818,39
Summer	1	23-Set-11	27-09-11	Sines	Aveiro	CPP	00 15:53	7162,95
Bomar Venus	3	19-Set-11	29-09-11	Aveiro	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Ennerdale	8	13-Set-11	02-10-11	Sines	Leixões	LPG	s/ sobrestadia	
Nike	1	20-Set-11	02-10-11	Cartagena	Valencia	CPP	s/ sobrestadia	
Lady Hilde	6	28-Set-11	03-10-11	Sines	Terneuzen	LPG	08 12:42	84005,87
Gizemdeniz Sultan	1	29-Set-11	07-10-11	ARA	Leixões	CPP	s/ sobrestadia	
Sigas Ettrick	5	28-Set-11	11-10-11	Sines	Huelva	LPG	02 15:40	27220,86
Erria Nimmer	8	07-Out-11	14-10-11	Leixões	Le Havre	LUB	01 10:20	10013,89
Mount Mckinney	2	10-Out-11	17-10-11	Sines	Valencia	CPP	00 13:12	6917,23
NST Amalia	2	12-Out-11	18-10-11	Lisboa	Leixões	CPP	00 07:52	2458,33
Goviken	4	04-Out-11	23-10-11	Sines	Huelva	LPG	06 20:36	70253,51
Themsestern	8	18-Out-11	24-10-11	Sines	Setúbal	CPP	03 12:27	19758,45
Themsestern	8	18-Out-11	24-10-11	Sines	Leixões	CPP	03 12:27	19758,45
Nothsea Beta	2	11-Out-11	27-10-11	Cartagena	Valencia	CPP	s/ sobrestadia	
Sichem Pearl	1	24-Out-11	27-10-11	Aveiro	Leixões	CPP	00 21:33	7536,89
Vemaoil XXI	1	27-Out-11	01-11-11	Leixões	Sines	DPP	05 20:58	41115,28
Gas Cerberus	1	26-Out-11	07-11-11	Sines	Terneuzen	LPG	s/ sobrestadia	
Atlantis Andaman	1	27-Out-11	08-11-11	Sines	Bissau	CPP	s/ sobrestadia	

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia		
							Dias	Horas:minutos	Valor (€)
Goviken	5	28-Out-11	12-11-11	Sines	Huelva	LPG	03	18:01	36245,60
Vemaoil XXI	2	08-Nov-11	12-11-11	Sines	Leixões	DPP	s/	sobrestadia	
Ozkan A	1	08-Nov-11	15-11-11	Lisboa	Leixões	CPP	01	13:09	11609,38
Vemaoil XXII	1	14-Nov-11	15-11-11	Leixões	Lisboa	DPP	s/	sobrestadia	
Castel dell Ovo	2	08-Nov-11	17-11-11	Sines	Canical	LPG	04	20:54	44283,73
Goviken	6	28-Out-11	18-11-11	Sines	Huelva	LPG	s/	sobrestadia	
Baltic Chief	1	15-Nov-11	18-11-11	Leixões	Sines	DPP	06	10:05	79646,82
Maersk Bristol	2	14-Nov-11	24-11-11	Sines	Lisboa	CPP	04	12:05	27489,90
Maersk Bristol	2	14-Nov-11	24-11-11	Sines	Leixões	CPP	04	12:05	27489,90
Atlantis Antibes	6	11-Nov-11	26-11-11	Aveiro	Leixões	CPP	03	05:20	23864,59
Ellen Essberger	1	10-Nov-11	18-11-11	Roterdão	Leixões	CPP	01	17:25	14668,40
Northsea Beta	3	17-Nov-11	02-12-11	Tarragona	Valencia	CPP	s/	sobrestadia	
Maersk Bristol	3	14-Nov-11	02-12-11	Sines	Leixões	CPP	03	09:28	42095,11
Erria Dorthe	4	18-Nov-11	05-12-11	Fos	Sines	CPP	03	13:45	26796,88
Sigas Sonja	2	29-Nov-11	11-12-11	Sines	Leixões	LPG	03	07:05	32085,70
Bow Bracaria	4	28-Nov-11	07-12-11	Leixões	Barcelona	LUB	00	11:53	3961,12
Scali Reali	3	28-Nov-11	08-12-11	Sines	Huelva	LPG	s/	sobrestadia	
Scali Reali	4	28-Nov-11	13-12-11	Sines	Huelva	LPG	s/	sobrestadia	
B-Gas Lanrick	1	30-Nov-11	04-12-11	Sines	Terneuzen	LPG	02	08:13	17933,37
Evinco	5	02-Dez-11	07-12-11	Sines	Leixões	DPP	s/	sobrestadia	
Evinco	6	02-Dez-11	11-12-11	Leixões	Sines	DPP	02	11:58	37010,68
Cevdet A	2	07-Dez-11	21-12-11	Bilbao	Gijon	CPP	02	02:00	16666,67
Anneliese Essberger	1	09-Dez-11	19-12-11	Roterdão	Leixões	CPP	00	07:45	2551,04
Bomar Mercury	1	09-Dez-11	14-12-11	Lisboa	Leixões	CPP	02	17:01	20317,71
Bomar Mars	5	15-Dez-11	28-12-11	Aveiro	Leixões	CPP	s/	sobrestadia	
Erria Dorthe	6	21-Dez-11	30-12-11	Sines	Bissau	CPP	s/	sobrestadia	
Lady Shana	5	22-Dez-11	25-12-11	Sines	Terneuzen	LPG	s/	sobrestadia	
Atlantis Almeira	1	03-Jan-11	06-Jan-11	Leixões	Mohammedia	QUI	01	03:39	6923,50
NST Natasja	3	05-Jan-11	07-Jan-11	Leixões	Roterdão	QUI	00	05:23	1570,04
Northsea Alpha	2	11-Jan-11	17-Jan-11	Leixões	Tees	QUI	06	10:24	25761,17
Northsea Alpha	2	11-Jan-11	17-Jan-11	Leixões	Roterdão	QUI	06	10:24	25761,17

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Ievoli Silver	6	13-Jan-11	30-Jan-11	Leixões	Barcelona	QUI	00 05:20	1666,67
Atlantis Antibes	4	14-Jan-11	21-Jan-11	Leixões	Roterdão	QUI	01 02:10	8177,08
Sichem Iris	2	24-Jan-11	03-Fev-11	Leixões	Algeciras	QUI	00 13:30	4781,25
Pallas Glory	3	08-Fev-11	13-Fev-11	Leixões	Mohammedia	QUI	09 13:42	66995,83
Torquato	7	08-Fev-11	20-Fev-11	Leixões	Roterdão	QUI	05 06:39	36939,38
Multitank Batavia	2	22-Fev-11	27-Fev-11	Leixões	Roterdão	QUI	01 22:14	16374,31
Alessandro F	5	23-Fev-11	23-Fev-11	Leixões	Barcelona-Lavera	QUI	s/ sobrestadia	
Emin Reis	1	24-Fev-11	10-Mar-11	Leixões	Algeciras	QUI	00 22:03	6433,47
Stolt Kestrel	2	02-Mar-11	11-Mar-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Trans Marmara	3	09-Mar-11	21-Mar-11	Leixões	Algeciras	QUI	07 08:14	31207,99
Trans Marmara	3	09-Mar-11	21-Mar-11	Leixões	Mohammedia	QUI	07 08:14	31207,99
Varkan Marmara	3	11-Mar-11	11-Mar-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 12:50	4010,42
Global Sea	3	18-Mar-11	26-Mar-11	Leixões	Barcelona	QUI	04 05:16	10889,47
Global Sea	3	18-Mar-11	26-Mar-11	Leixões	Lavera	QUI	04 05:16	10889,47
Global Sea	3	18-Mar-11	26-Mar-11	Leixões	Iskenderun	QUI	04 05:16	10889,47
Trans Alina	6	25-Mar-11	03-Mar-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 10:10	3177,19
Paul E	4	08-Abr-11	15-Abr-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 10:55	3593,40
Trefin Adam	1	13-Abr-11	15-Abr-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Sichem Sparrow	9	13-Abr-11	28-Abr-11	Leixões	Mohammedia	QUI	s/ sobrestadia	
Erria Nimmer	7	15-Abr-11	24-Abr-11	Leixões	Lavera	QUI	s/ sobrestadia	
Euro Mora	1	20-Abr-11	30-Abr-11	Leixões	Roterdão-Hamburgo	QUI	s/ sobrestadia	
Hulin	1	29-Abr-11	10-Mai-11	Leixões	Roterdão	QUI	01 19:40	13190,97
Violet	1	13-Mai-11	18-Mai-11	Leixões	Barcelona	QUI	00 14:07	2205,73
Violet	1	13-Mai-11	18-Mai-11	Leixões	Lavera	QUI	00 14:07	2205,73
Heinrich	11	24-Mai-11	02-Jun-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 17:20	5705,56
Alessandro F	6	06-Jun-11	17-Jun-11	Leixões	Barcelona-Lavera	QUI	s/ sobrestadia	
Trans Adriatic	1	07-Jun-11	16-Jun-11	Leixões	Le Havre	QUI	01 12:10	9271,27
Trans Adriatic	1	07-Jun-11	16-Jun-11	Leixões	Roterdão	QUI	01 12:10	9271,27
Erria Dorthe	3	09-Jun-11	18-Jun-11	Leixões	Mohammedia	QUI	00 16:50	4909,72
Oriental Wisteria	1	06-Jul-11	09-Jul-11	Leixões	Lavera	QUI	s/ sobrestadia	
Nordic Nelly	1	07-Jul-11	13-Jul-11	Leixões	Roterdão	QUI	01 11:00	10937,50

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Bomar Mars	3	07-Jul-11	23-Jul-11	Leixões	Roterdão	QUI	03 08:48	54000,00
Tugrul S	17	29-Jul-11	04-Ago-11	Leixões-Algeciras	Barcelona-Lavera	QUI	s/ sobrestadia	
Willy	13	02-Ago-11	06-Ago-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 23:45	77199,90
Global Sea	4	04-Ago-11	15-Ago-11	Roterdão	Leixões	QUI	s/ sobrestadia	
TMS Bea	1	05-Ago-11	11-Ago-11	Hamburgo	Roterdão	QUI	01 00:00	2880,00
TMS Pia	1	09-Ago-11	12-Ago-11	Roterdão	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Niyazi-S	1	31-Ago-11	15-Set-11	Algeciras	Barcelona	QUI	00 21:45	3355,96
Niyazi-S	1	31-Ago-11	15-Set-11	Algeciras	Lavera	QUI	00 21:45	3355,96
Atlantis Alhambra	1	20-Set-11	28-Set-11	Leixões	Sines	QUI	00 16:25	1688,69
Atlantis Alhambra	1	20-Set-11	28-Set-11	Leixões	Barcelona	QUI	00 16:25	1688,69
Atlantis Alhambra	1	20-Set-11	28-Set-11	Leixões	Lavera	QUI	00 16:25	1688,69
Donizetti	1	23-Set-11	27-Set-11	Roterdão	Leixões	QUI	01 04:54	8718,75
Donizetti	2	23-Set-11	03-Out-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Gizemdeniz Sultan	2	07-Out-11	15-Out-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
NST Amalia	3	13-Out-11	22-Out-11	Leixões	Aveiro	QUI	s/ sobrestadia	
NST Amalia	4	13-Out-11	25-Out-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Global Sun	1	17-Out-11	22-Out-11	Leixões	Barcelona	QUI	01 14:53	6078,13
Global Sun	1	17-Out-11	22-Out-11	Leixões	Lavera	QUI	01 14:53	6078,13
Deniz S	7	25-Out-11	05-Nov-11	Leixões	Roterdão	QUI	03 01:27	23424,41
Global Moon	1	04-Nov-11	14-Nov-11	Leixões	Roterdão	QUI	00 11:03	3222,92
Global Sun	2	07-Nov-11	13-Nov-11	Leixões	Roterdão-Hamburgo	QUI	s/ sobrestadia	
Narcea	5	09-Nov-11	17-Nov-11	Leixões	Aveiro	QUI	s/ sobrestadia	
Narcea	6	14-Nov-11	23-Nov-11	Leixões	Algeciras	QUI	00 15:01	2162,50
Narcea	6	14-Nov-11	23-Nov-11	Leixões	Genova	QUI	00 15:01	2162,50
Montauk	3	18-Nov-11	07-Dez-11	Izmir	Leixões	QUI	s/ sobrestadia	
Bow Bracaria	3	23-Nov-11	28-Nov-11	Roterdão	Leixões	QUI	01 15:42	13233,00
Bow Bracaria	4	28-Nov-11	07-Dez-11	Leixões	Barcelona	QUI	01 11:37	5935,94
Bow Bracaria	4	28-Nov-11	07-Dez-11	Leixões	Lavera	QUI	01 11:37	5935,94
Erria Dorthe	5	30-Nov-11	14-Dez-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Ievoli Silver	7	07-Dez-11	13-Dez-11	Leixões	Aveiro-Algeciras	QUI	s/ sobrestadia	
Global Earth	2	09-Dez-11	19-Dez-11	Leixões	Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	

Voyage charters

Nome	Vg.	Data CP	Data B/L	Porto Carga	Porto Descarga	Tipo	Sobrestadia	
							Dias Horas:minutos	Valor (€)
Bomar Mercury	2	12-Dez-11	23-Dez-11	Leixões	Ghent+Roterdão	QUI	s/ sobrestadia	
Deniz S	8	28-Nov-11	03-Dez-11	Leixões	Sines	QUI	s/ sobrestadia	
							<b>SOMA :</b>	<b>3.407.681,50 €</b>

## **Anexo 4**

Registo dos períodos de inatividade da frota *Time Charter*



## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MALMO	134	31-12-10 11:00	03-01-11 15:20	<b>76:20</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	134	05-01-11 15:45	06-01-11 10:30	<b>18:45</b>	Marés	Setúbal
MALMO	134	06-01-11 13:15	07-01-11 13:25	<b>24:10</b>	Mau Tempo	Setúbal
MALMO	134	07-01-11 18:30	07-01-11 22:15	<b>03:45</b>	Marés	Lisboa
MALMO	134	08-01-11 13:00	09-01-11 09:00	<b>20:00</b>	Mau Tempo	Lisboa
MALMO	134	10-01-11 09:00	10-01-11 12:00	<b>03:00</b>	Marés	Setúbal
MALMO	135	10-01-11 16:30	10-01-11 17:50	<b>01:20</b>	Marés	Lisboa
MALMO	135	11-01-11 22:20	12-01-11 16:00	<b>17:40</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	135	14-01-11 06:00	14-01-11 10:05	<b>04:05</b>	Marés	Aveiro
MALMO	135	15-01-11 21:10	16-01-11 12:15	<b>15:05</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	136	17-01-11 06:15	17-01-11 19:45	<b>13:30</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	136	20-01-11 02:20	20-01-11 12:15	<b>09:55</b>	Marés	Setúbal
MALMO	136	21-01-11 01:50	21-01-11 15:45	<b>13:55</b>	Marés	Setúbal
MALMO	136	22-01-11 12:30	23-01-11 23:20	<b>34:50</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	136	23-01-11 23:20	24-01-11 07:53	<b>08:33</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	136	24-01-11 07:53	24-01-11 11:36	<b>03:43</b>	Pilotos	Leixões
MALMO	136	24-01-11 11:36	26-01-11 13:00	<b>49:24</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	136	26-01-11 13:00	28-01-11 08:00	<b>43:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	137	01-02-11 05:45	01-02-11 11:30	<b>05:45</b>	Marés	Setúbal
MALMO	137	02-02-11 14:00	02-02-11 18:30	<b>04:30</b>	Marés	Lisboa
MALMO	138	03-02-11 17:00	04-02-11 16:25	<b>23:25</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	138	06-02-11 15:40	06-02-11 17:10	<b>01:30</b>	Marés	Aveiro
MALMO	138	07-02-11 23:20	08-02-11 07:00	<b>07:40</b>	Marés	Aveiro
MALMO	139	08-02-11 12:50	08-02-11 15:15	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	139	10-02-11 13:10	10-02-11 15:40	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	139	13-02-11 16:30	13-02-11 18:30	<b>02:00</b>	Preparação tanques navio	Sines
MALMO	140	16-02-11 01:20	18-02-11 09:50	<b>56:30</b>	Mau Tempo	Leixões
MALMO	140	18-02-11 09:50	19-02-11 05:25	<b>19:35</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	140	19-02-11 05:25	22-02-11 09:42	<b>76:17</b>	Mau Tempo	Leixões
MALMO	140	22-02-11 09:42	24-02-11 22:40	<b>60:58</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	141	25-02-11 23:20	26-02-11 09:30	<b>10:10</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	141	27-02-11 01:50	27-02-11 11:00	<b>09:10</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	141	02-03-11 12:25	04-03-11 10:10	<b>45:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	141	04-03-11 10:10	04-03-11 13:00	<b>02:50</b>	Marés	Leixões
MALMO	141	04-03-11 13:00	04-03-11 13:40	<b>00:40</b>	Pilotos	Leixões
MALMO	142	06-03-11 22:00	06-03-11 22:30	<b>00:30</b>	Pilotos	Sines
MALMO	142	07-03-11 16:25	07-03-11 17:05	<b>00:40</b>	Mau Tempo	Sines
MALMO	142	07-03-11 17:45	07-03-11 18:50	<b>01:05</b>	Mau Tempo	Sines
MALMO	142	08-03-11 16:50	09-03-11 06:00	<b>13:10</b>	Cais Ocupado	Aveiro
MALMO	142	10-03-11 11:15	10-03-11 14:00	<b>02:45</b>	Marés	Aveiro
MALMO	143	12-03-11 21:10	12-03-11 23:30	<b>02:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	143	13-03-11 02:20	13-03-11 05:25	<b>03:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	143	13-03-11 12:30	13-03-11 15:35	<b>03:05</b>	Ag Análises	Sines
MALMO	143	15-03-11 03:40	15-03-11 07:50	<b>04:10</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	143	15-03-11 11:00	15-03-11 12:25	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	144	20-03-11 18:10	22-03-11 00:55	<b>30:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	145	26-03-11 03:45	26-03-11 07:35	<b>03:50</b>	Marés	Setúbal
MALMO	146	26-03-11 11:50	26-03-11 16:45	<b>04:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	146	29-03-11 06:20	01-04-11 16:50	<b>82:30</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	146	01-04-11 22:35	02-04-11 01:55	<b>03:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	146	02-04-11 02:50	02-04-11 08:20	<b>05:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MALMO	146	02-04-11 16:50	02-04-11 19:15	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	146	03-04-11 17:00	03-04-11 18:15	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	147	05-04-11 00:10	05-04-11 01:30	<b>01:20</b>	Pilotos	Sines
MALMO	147	05-04-11 11:00	05-04-11 15:50	<b>04:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	148	12-04-11 02:35	12-04-11 09:50	<b>07:15</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	148	13-04-11 02:00	13-04-11 06:35	<b>04:35</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	149	15-04-11 05:15	17-04-11 23:20	<b>66:05</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	149	18-04-11 23:10	19-04-11 11:00	<b>11:50</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	150	21-04-11 04:45	21-04-11 07:15	<b>02:30</b>	Pilotos	Sines
MALMO	150	24-04-11 14:00	24-04-11 17:50	<b>03:50</b>	Marés	Leixões
MALMO	151	26-04-11 22:45	27-04-11 00:45	<b>02:00</b>	Manobras Navio	Sines
MALMO	151	30-04-11 00:45	30-04-11 07:00	<b>06:15</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	151	30-04-11 12:15	30-04-11 16:20	<b>04:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	152	05-05-11 00:30	05-05-11 07:00	<b>06:30</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	152	05-05-11 10:40	05-05-11 12:05	<b>01:25</b>	Manobras Navio	Leixões
MALMO	153	08-05-11 07:30	08-05-11 10:40	<b>03:10</b>	Pilotos	Sines
MALMO	153	11-05-11 04:30	11-05-11 07:05	<b>02:35</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	153	11-05-11 10:40	11-05-11 13:55	<b>03:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	155	22-05-11 19:00	22-05-11 22:00	<b>03:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	155	25-05-11 22:40	26-05-11 11:10	<b>12:30</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	156	27-05-11 10:45	27-05-11 14:50	<b>04:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	156	30-05-11 11:25	30-05-11 14:00	<b>02:35</b>	Marés	Lisboa
MALMO	156	01-06-11 07:00	02-06-11 02:10	<b>19:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	156	02-06-11 02:10	02-06-11 06:10	<b>04:00</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	156	02-06-11 20:30	02-06-11 21:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	157	06-06-11 08:40	06-06-11 12:40	<b>04:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	157	08-06-11 13:45	08-06-11 15:20	<b>01:35</b>	Manobras Navio	Leixões
MALMO	157	08-06-11 15:30	08-06-11 16:10	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	157	08-06-11 17:15	08-06-11 19:25	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	158	11-06-11 03:30	11-06-11 05:10	<b>01:40</b>	Marés	Lisboa
MALMO	158	12-06-11 20:30	14-06-11 09:30	<b>37:00</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	158	17-06-11 07:00	19-06-11 13:30	<b>54:30</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	158	19-06-11 13:30	19-06-11 16:00	<b>02:30</b>	Marés	Leixões
MALMO	158	19-06-11 20:00	19-06-11 22:30	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	159	25-06-11 01:30	25-06-11 11:10	<b>09:40</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	159	27-06-11 12:10	27-06-11 14:35	<b>02:25</b>	Marés	Aveiro
MALMO	160	01-07-11 08:00	01-07-11 16:15	<b>08:15</b>	Marés	Aveiro
MALMO	160	02-07-11 22:20	03-07-11 13:05	<b>14:45</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	161	04-07-11 08:15	05-07-11 00:55	<b>16:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	161	06-07-11 13:15	06-07-11 19:00	<b>05:45</b>	Marés	Aveiro
MALMO	161	07-07-11 22:30	08-07-11 10:00	<b>11:30</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	162	09-07-11 04:25	09-07-11 08:30	<b>04:05</b>	Preparação tanques navio	Sines
MALMO	162	09-07-11 09:00	09-07-11 09:40	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	09-07-11 18:30	09-07-11 18:35	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 03:50	10-07-11 04:05	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 08:45	10-07-11 08:55	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 11:05	10-07-11 13:00	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 13:45	10-07-11 13:55	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 18:05	10-07-11 20:30	<b>02:25</b>	Manobras Navio	Sines
MALMO	162	10-07-11 20:20	10-07-11 20:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	10-07-11 21:45	11-07-11 01:00	<b>03:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MALMO	162	11-07-11 05:05	11-07-11 05:15	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	11-07-11 06:50	11-07-11 07:00	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	162	12-07-11 06:30	13-07-11 22:45	40:15	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	162	13-07-11 22:45	14-07-11 00:35	01:50	Marés	Leixões
MALMO	162	14-07-11 04:45	14-07-11 05:55	01:10	Manobras Navio	Leixões
MALMO	162	14-07-11 08:05	14-07-11 11:25	03:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	162	14-07-11 13:10	14-07-11 13:25	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	162	14-07-11 21:50	14-07-11 22:00	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	162	15-07-11 00:30	15-07-11 01:30	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	162	15-07-11 18:55	15-07-11 19:05	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	162	16-07-11 05:00	16-07-11 05:10	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	163	17-07-11 06:30	17-07-11 08:00	01:30	Preparação tanques navio	Sines
MALMO	163	17-07-11 09:15	17-07-11 09:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	17-07-11 16:10	17-07-11 17:20	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	17-07-11 17:35	17-07-11 17:40	00:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	17-07-11 18:00	17-07-11 18:05	00:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	17-07-11 21:25	17-07-11 21:40	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	18-07-11 03:10	18-07-11 07:50	04:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	18-07-11 03:35	18-07-11 07:00	03:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	18-07-11 07:00	18-07-11 08:50	01:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	18-07-11 10:00	18-07-11 10:25	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	18-07-11 10:35	18-07-11 10:50	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	163	19-07-11 03:15	19-07-11 04:30	01:15	Marés	Setúbal
MALMO	164	21-07-11 07:45	21-07-11 08:00	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	21-07-11 08:00	21-07-11 08:25	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	21-07-11 08:25	21-07-11 08:40	00:15	Manobras Navio	Sines
MALMO	164	21-07-11 23:55	22-07-11 00:30	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	22-07-11 01:40	22-07-11 02:05	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	22-07-11 09:15	22-07-11 09:40	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	22-07-11 13:40	22-07-11 14:10	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	22-07-11 18:40	22-07-11 19:30	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	22-07-11 21:20	23-07-11 01:00	03:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	23-07-11 09:50	23-07-11 10:15	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	164	24-07-11 22:15	29-07-11 08:20	106:05	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	164	29-07-11 08:20	29-07-11 11:55	03:35	Marés	Leixões
MALMO	164	30-07-11 05:45	30-07-11 07:05	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	164	30-07-11 12:30	30-07-11 12:50	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	165	31-07-11 09:50	31-07-11 11:45	01:55	Preparação tanques navio	Leixões
MALMO	165	31-07-11 12:25	31-07-11 13:45	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	165	02-08-11 10:45	02-08-11 12:00	01:15	Pilotos	Sines
MALMO	165	02-08-11 13:45	02-08-11 14:10	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	165	02-08-11 14:10	02-08-11 15:20	01:10	Manobras Navio	Sines
MALMO	165	02-08-11 17:20	02-08-11 17:40	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	165	04-08-11 00:30	04-08-11 01:55	01:25	Manobras Navio	Sines
MALMO	166	04-08-11 11:00	06-08-11 12:00	49:00	Rep. Eventuais	Sines
MALMO	166	06-08-11 12:00	06-08-11 16:05	04:05	Cais Ocupado	Sines
MALMO	166	08-08-11 02:40	08-08-11 03:35	00:55	Marés	Lisboa
MALMO	166	09-08-11 23:00	10-08-11 06:35	07:35	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	166	10-08-11 06:35	12-08-11 14:00	55:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	166	12-08-11 18:00	12-08-11 18:45	00:45	Manobras Navio	Leixões
MALMO	166	13-08-11 13:05	13-08-11 14:15	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MALMO	167	14-08-11 15:10	14-08-11 17:55	<b>02:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	167	17-08-11 02:40	17-08-11 03:50	<b>01:10</b>	Pilotos	Sines
MALMO	168	19-08-11 13:55	19-08-11 18:00	<b>04:05</b>	Preparação tanques navio	Sines
MALMO	168	19-08-11 18:00	19-08-11 20:00	<b>02:00</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
MALMO	168	19-08-11 20:00	19-08-11 22:25	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	168	20-08-11 08:00	20-08-11 18:40	<b>10:40</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
MALMO	168	23-08-11 11:45	27-08-11 20:00	<b>104:15</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	168	23-08-11 11:45	27-08-11 20:00	<b>104:15</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	168	27-08-11 20:00	27-08-11 23:20	<b>03:20</b>	Marés	Leixões
MALMO	169	30-08-11 16:40	31-08-11 02:20	<b>09:40</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	169	03-09-11 02:00	03-09-11 07:10	<b>05:10</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	169	05-09-11 08:00	05-09-11 10:30	<b>02:30</b>	Marés	Aveiro
MALMO	169	05-09-11 16:10	05-09-11 17:05	<b>00:55</b>	Manobras Navio	Leixões
MALMO	170	06-09-11 09:10	06-09-11 11:40	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	170	06-09-11 11:40	06-09-11 12:20	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	170	07-09-11 06:10	07-09-11 21:10	<b>15:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	170	09-09-11 11:35	09-09-11 12:05	<b>00:30</b>	Pilotos	Sines
MALMO	170	09-09-11 14:30	09-09-11 16:00	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	171	11-09-11 17:00	12-09-11 16:25	<b>23:25</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	171	13-09-11 22:45	15-09-11 20:30	<b>45:45</b>	Greves Alheias ao navio	Sines
MALMO	171	16-09-11 01:50	16-09-11 03:45	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	172	20-09-11 17:00	25-09-11 02:20	<b>105:20</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	172	25-09-11 22:00	26-09-11 00:20	<b>02:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	172	28-09-11 06:15	28-09-11 07:40	<b>01:25</b>	Luz Dia	Leixões
MALMO	172	28-09-11 19:00	28-09-11 21:45	<b>02:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	173	01-10-11 05:30	01-10-11 21:40	<b>16:10</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	173	02-10-11 04:45	02-10-11 07:35	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	173	02-10-11 23:20	03-10-11 00:20	<b>01:00</b>	Manobras Navio	Sines
MALMO	173	04-10-11 06:00	04-10-11 07:05	<b>01:05</b>	Marés	Setúbal
MALMO	173	05-10-11 16:00	05-10-11 17:45	<b>01:45</b>	Pilotos	Leixões
MALMO	174	07-10-11 21:00	07-10-11 22:45	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	174	08-10-11 14:10	08-10-11 15:10	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	174	08-10-11 19:20	08-10-11 21:45	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	174	10-10-11 17:50	10-10-11 18:50	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	174	10-10-11 18:50	10-10-11 21:15	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	174	10-10-11 21:40	10-10-11 22:45	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	174	10-10-11 23:45	11-10-11 01:30	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	175	15-10-11 23:05	16-10-11 01:10	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	175	17-10-11 23:00	18-10-11 02:40	<b>03:40</b>	Marés	Leixões
MALMO	175	18-10-11 22:35	19-10-11 00:40	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	176	20-10-11 16:15	24-10-11 19:15	<b>99:00</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	176	26-10-11 22:30	27-10-11 16:30	<b>18:00</b>	Marés	Aveiro
MALMO	176	27-10-11 16:30	28-10-11 15:30	<b>23:00</b>	Mau Tempo	Aveiro
MALMO	176	29-10-11 22:45	30-10-11 17:30	<b>18:45</b>	Marés	Aveiro
MALMO	177	31-10-11 11:30	31-10-11 13:05	<b>01:35</b>	Pilotos	Sines
MALMO	177	01-11-11 03:45	01-11-11 05:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	177	02-11-11 02:45	02-11-11 09:00	<b>06:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	177	03-11-11 11:15	04-11-11 19:30	<b>32:15</b>	Mau Tempo	Lisboa
MALMO	177	05-11-11 14:45	07-11-11 09:40	<b>42:55</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	178	09-11-11 07:05	13-11-11 08:40	<b>97:35</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	178	13-11-11 08:40	13-11-11 19:50	<b>11:10</b>	Mau Tempo	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MALMO	178	13-11-11 19:50	16-11-11 16:00	<b>68:10</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	178	19-11-11 14:00	19-11-11 15:35	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	178	20-11-11 08:50	20-11-11 10:25	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MALMO	179	22-11-11 15:45	23-11-11 09:50	<b>18:05</b>	Mau Tempo	Sines
MALMO	179	23-11-11 09:50	25-11-11 01:30	<b>39:40</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	179	25-11-11 01:30	25-11-11 18:45	<b>17:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	179	27-11-11 21:00	28-11-11 10:30	<b>13:30</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	179	29-11-11 19:00	30-11-11 08:00	<b>13:00</b>	Luz Dia	Aveiro
MALMO	180	01-12-11 02:00	03-12-11 02:45	<b>48:45</b>	Cais Ocupado	Sines
MALMO	180	03-12-11 02:45	03-12-11 04:55	<b>02:10</b>	Pilotos	Sines
MALMO	180	04-12-11 19:15	05-12-11 09:35	<b>14:20</b>	Luz Dia	Setúbal
MALMO	180	06-12-11 08:30	06-12-11 11:45	<b>03:15</b>	Marés	Setúbal
MALMO	181	06-12-11 15:30	06-12-11 17:30	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MALMO	181	09-12-11 16:00	11-12-11 14:20	<b>46:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
MALMO	181	11-12-11 19:15	11-12-11 21:15	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	122	30-12-10 19:40	02-01-11 09:30	<b>61:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	122	04-01-11 08:45	04-01-11 11:55	<b>03:10</b>	Pilotos	Leixões
MADEIRO	122	04-01-11 14:45	04-01-11 17:55	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	123	07-01-11 13:00	07-01-11 13:45	<b>00:45</b>	Pilotos	Sines
MADEIRO	123	11-01-11 00:30	11-01-11 08:45	<b>08:15</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	123	13-01-11 01:35	13-01-11 08:25	<b>06:50</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	124	16-01-11 04:45	16-01-11 09:30	<b>04:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	124	16-01-11 09:30	16-01-11 13:00	<b>03:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	124	16-01-11 13:00	16-01-11 14:50	<b>01:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	124	16-01-11 17:45	16-01-11 20:35	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	125	26-01-11 16:25	27-01-11 01:20	<b>08:55</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	125	27-01-11 01:20	27-01-11 07:35	<b>06:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	125	31-01-11 00:10	31-01-11 05:10	<b>05:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	125	31-01-11 06:25	31-01-11 11:40	<b>05:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	126	03-02-11 15:35	03-02-11 17:40	<b>02:05</b>	Ag Análises	Sines
MADEIRO	126	03-02-11 23:50	04-02-11 22:15	<b>22:25</b>	Ag Análises	Sines
MADEIRO	126	09-02-11 07:50	09-02-11 10:05	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
MADEIRO	126	10-02-11 09:25	10-02-11 12:15	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
MADEIRO	127	19-02-11 21:00	19-02-11 23:15	<b>02:15</b>	Preparação tanques navio	Sines
MADEIRO	127	19-02-11 23:15	20-02-11 07:35	<b>08:20</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	127	20-02-11 07:35	20-02-11 17:20	<b>09:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	127	22-02-11 06:00	22-02-11 15:30	<b>09:30</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	127	23-02-11 14:10	23-02-11 18:15	<b>04:05</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	128	23-02-11 22:45	24-02-11 12:35	<b>13:50</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	128	24-02-11 17:50	24-02-11 19:45	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	128	27-02-11 23:00	28-02-11 08:30	<b>09:30</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	128	01-03-11 18:15	01-03-11 19:30	<b>01:15</b>	Pilotos	P.Santo
MADEIRO	129	05-03-11 09:30	05-03-11 10:50	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	129	06-03-11 14:15	06-03-11 21:45	<b>07:30</b>	Ag. Documentos	Sines
MADEIRO	129	09-03-11 18:45	10-03-11 08:00	<b>13:15</b>	Cais Ocupado	P.Delgada
MADEIRO	129	10-03-11 12:20	11-03-11 14:30	<b>26:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
MADEIRO	129	13-03-11 13:15	14-03-11 13:00	<b>23:45</b>	Mau Tempo	P.Vitória
MADEIRO	129	15-03-11 10:00	15-03-11 20:30	<b>10:30</b>	Ag Análises	P.Vitória
MADEIRO	129	18-03-11 18:45	19-03-11 13:35	<b>18:50</b>	Ag Análises	Sines
MADEIRO	130	22-03-11 14:00	22-03-11 16:40	<b>02:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	131	25-03-11 05:50	25-03-11 07:50	<b>02:00</b>	Pilotos	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MADEIRO	131	27-03-11 07:30	28-03-11 11:05	<b>27:35</b>	Cais Ocupado	Aveiro
MADEIRO	132	30-03-11 20:40	31-03-11 03:22	<b>06:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	133	07-04-11 11:50	07-04-11 16:20	<b>04:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	134	17-04-11 17:25	18-04-11 02:10	<b>08:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	134	20-04-11 13:20	20-04-11 16:50	<b>03:30</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	134	20-04-11 21:35	22-04-11 21:05	<b>47:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	135	23-04-11 23:45	24-04-11 03:00	<b>03:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	136	01-05-11 08:30	01-05-11 11:55	<b>03:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	136	01-05-11 12:30	01-05-11 17:35	<b>05:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	136	10-05-11 21:10	11-05-11 01:25	<b>04:15</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	137	11-05-11 01:25	11-05-11 07:20	<b>05:55</b>	Pilotos	Sines
MADEIRO	137	12-05-11 14:10	13-05-11 06:15	<b>16:05</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	137	14-05-11 03:00	14-05-11 12:30	<b>09:30</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	137	14-05-11 17:00	14-05-11 18:30	<b>01:30</b>	Marés	Lisboa
MADEIRO	138	17-05-11 00:40	17-05-11 10:35	<b>09:55</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	138	18-05-11 12:00	18-05-11 15:45	<b>03:45</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	139	21-05-11 14:00	22-05-11 07:50	<b>17:50</b>	Cais Ocupado	Leixões
MADEIRO	139	22-05-11 07:50	22-05-11 12:00	<b>04:10</b>	Pilotos	Leixões
MADEIRO	139	24-05-11 07:10	24-05-11 09:30	<b>02:20</b>	Preparação tanques navio	Leixões
MADEIRO	141	01-06-11 10:50	01-06-11 21:15	<b>10:25</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	142	12-06-11 11:00	12-06-11 12:45	<b>01:45</b>	Pilotos	Sines
MADEIRO	142	14-06-11 11:30	14-06-11 17:15	<b>05:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	142	16-06-11 03:45	16-06-11 17:40	<b>13:55</b>	Cais Ocupado	Leixões
MADEIRO	142	18-06-11 05:20	18-06-11 15:10	<b>09:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	142	18-06-11 19:15	18-06-11 21:30	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	143	20-06-11 08:00	20-06-11 09:00	<b>01:00</b>	Pilotos	Sines
MADEIRO	143	22-06-11 02:00	22-06-11 07:05	<b>05:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	143	22-06-11 12:45	22-06-11 13:50	<b>01:05</b>	Manobras Navio	Sines
MADEIRO	143	27-06-11 15:45	27-06-11 18:15	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
MADEIRO	144	02-07-11 00:55	02-07-11 01:50	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	144	03-07-11 03:20	03-07-11 04:50	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	144	05-07-11 15:15	05-07-11 15:50	<b>00:35</b>	Pilotos	Canical
MADEIRO	144	07-07-11 18:20	07-07-11 18:55	<b>00:35</b>	Pilotos	P.Santo
MADEIRO	145	10-07-11 03:35	10-07-11 04:20	<b>00:45</b>	Preparação tanques navio	Sines
MADEIRO	145	10-07-11 05:30	10-07-11 06:20	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	10-07-11 07:30	10-07-11 08:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	10-07-11 18:35	10-07-11 18:45	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	10-07-11 19:10	10-07-11 19:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	10-07-11 20:20	10-07-11 20:50	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	11-07-11 04:35	11-07-11 06:15	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	11-07-11 07:30	11-07-11 13:20	<b>05:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	11-07-11 14:50	11-07-11 15:35	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	11-07-11 17:15	11-07-11 19:25	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	145	16-07-11 22:00	16-07-11 23:05	<b>01:05</b>	Pilotos	P.Vitória
MADEIRO	146	20-07-11 18:30	21-07-11 06:10	<b>11:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	21-07-11 06:10	24-07-11 00:10	<b>66:00</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	146	24-07-11 03:10	24-07-11 03:50	<b>00:40</b>	Preparação tanques navio	Sines
MADEIRO	146	24-07-11 04:30	24-07-11 04:40	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	24-07-11 10:45	24-07-11 11:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	24-07-11 13:45	24-07-11 14:05	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	24-07-11 18:25	24-07-11 20:40	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MADEIRO	146	25-07-11 04:05	25-07-11 04:35	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	25-07-11 05:15	25-07-11 08:40	<b>03:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	25-07-11 10:10	25-07-11 10:30	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	25-07-11 13:10	25-07-11 13:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	25-07-11 14:25	25-07-11 14:55	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	146	27-07-11 20:45	28-07-11 08:55	<b>12:10</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	146	28-07-11 11:20	28-07-11 13:00	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
MADEIRO	146	28-07-11 22:05	28-07-11 22:35	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
MADEIRO	146	29-07-11 11:45	29-07-11 11:55	<b>00:10</b>	Manobras Navio	Canical
MADEIRO	146	30-07-11 08:20	30-07-11 09:10	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
MADEIRO	147	01-08-11 08:45	01-08-11 19:05	<b>10:20</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	147	02-08-11 15:35	02-08-11 17:05	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	147	03-08-11 03:10	03-08-11 12:55	<b>09:45</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	147	04-08-11 16:00	04-08-11 19:05	<b>03:05</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	148	09-08-11 08:55	09-08-11 20:05	<b>11:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
MADEIRO	149	15-08-11 16:20	16-08-11 17:55	<b>25:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	149	16-08-11 23:50	17-08-11 02:25	<b>02:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	149	17-08-11 11:00	17-08-11 11:45	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	149	18-08-11 04:45	18-08-11 06:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	149	19-08-11 15:40	19-08-11 17:50	<b>02:10</b>	Marés	Leixões
MADEIRO	149	19-08-11 20:15	22-08-11 23:35	<b>75:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	149	20-08-11 00:10	20-08-11 02:35	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	149	20-08-11 02:42	20-08-11 04:40	<b>01:58</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	149	20-08-11 07:00	20-08-11 09:15	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	149	20-08-11 09:25	20-08-11 11:45	<b>02:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MADEIRO	149	22-08-11 02:45	22-08-11 06:45	<b>04:00</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	149	22-08-11 19:00	22-08-11 21:00	<b>02:00</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	149	23-08-11 01:45	23-08-11 02:50	<b>01:05</b>	Marés	Lisboa
MADEIRO	150	25-08-11 10:20	25-08-11 11:30	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	150	28-08-11 00:30	28-08-11 07:55	<b>07:25</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	150	30-08-11 04:05	30-08-11 08:30	<b>04:25</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	151	31-08-11 22:20	02-09-11 11:40	<b>37:20</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	151	02-09-11 13:10	02-09-11 14:15	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	151	02-09-11 18:10	02-09-11 22:30	<b>04:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	151	04-09-11 00:55	04-09-11 02:00	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	152	13-09-11 08:55	13-09-11 20:00	<b>11:05</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	152	13-09-11 20:00	15-09-11 20:00	<b>48:00</b>	Greves Alheias ao navio	Sines
MADEIRO	152	15-09-11 20:00	17-09-11 06:45	<b>34:45</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	152	17-09-11 08:45	17-09-11 09:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	152	19-09-11 00:45	19-09-11 05:30	<b>04:45</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	152	19-09-11 23:55	20-09-11 01:25	<b>01:30</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	153	20-09-11 05:45	20-09-11 12:00	<b>06:15</b>	Preparação tanques navio	Sines
MADEIRO	153	20-09-11 12:00	22-09-11 20:50	<b>56:50</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	153	24-09-11 00:30	24-09-11 02:25	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	153	27-09-11 01:40	27-09-11 08:35	<b>06:55</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	153	28-09-11 19:20	29-09-11 08:20	<b>13:00</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	153	29-09-11 12:00	29-09-11 18:40	<b>06:40</b>	Cais Ocupado	P.Santo
MADEIRO	153	02-10-11 02:00	02-10-11 09:00	<b>07:00</b>	Cais Ocupado	P.Delgada
MADEIRO	154	05-10-11 19:30	05-10-11 20:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	154	06-10-11 13:35	06-10-11 23:30	<b>09:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	154	13-10-11 03:00	13-10-11 07:45	<b>04:45</b>	Pilotos	P.Delgada

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MADEIRO	155	15-10-11 21:15	17-10-11 03:20	<b>30:05</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	155	17-10-11 03:20	17-10-11 22:05	<b>18:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	155	18-10-11 23:20	19-10-11 05:50	<b>06:30</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	155	20-10-11 05:00	20-10-11 08:35	<b>03:35</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	156	20-10-11 22:35	20-10-11 23:40	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	156	22-10-11 10:30	22-10-11 12:30	<b>02:00</b>	Ag. Documentos	Sines
MADEIRO	156	26-10-11 06:00	26-10-11 08:30	<b>02:30</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	157	28-10-11 07:20	28-10-11 12:00	<b>04:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	157	28-10-11 22:45	29-10-11 02:15	<b>03:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	157	01-11-11 16:45	04-11-11 09:20	<b>64:35</b>	Mau Tempo	P.Delgada
MADEIRO	158	10-11-11 10:10	12-11-11 20:55	<b>58:45</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	158	12-11-11 20:55	12-11-11 22:10	<b>01:15</b>	Pilotos	Sines
MADEIRO	158	14-11-11 05:10	14-11-11 15:15	<b>10:05</b>	Marés	Setúbal
MADEIRO	159	19-11-11 15:55	19-11-11 17:20	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	159	19-11-11 20:00	19-11-11 21:50	<b>01:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	159	22-11-11 19:00	23-11-11 09:00	<b>14:00</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	159	23-11-11 13:25	23-11-11 14:35	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
MADEIRO	159	25-11-11 01:15	25-11-11 08:55	<b>07:40</b>	Luz Dia	Canical
MADEIRO	160	27-11-11 01:50	27-11-11 18:00	<b>16:10</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	160	27-11-11 18:00	28-11-11 07:00	<b>13:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	160	28-11-11 14:10	28-11-11 20:40	<b>06:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	160	04-12-11 15:10	04-12-11 15:55	<b>00:45</b>	Pilotos	P.Delgada
MADEIRO	C	08-12-11 15:10	10-12-11 14:00	<b>46:50</b>	Rep. Programadas	Sines
MADEIRO	161	10-12-11 14:00	11-12-11 06:00	<b>16:00</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	161	11-12-11 06:00	11-12-11 09:50	<b>03:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	161	13-12-11 16:35	18-12-11 08:40	<b>112:05</b>	Mau Tempo	Aveiro
MADEIRO	161	18-12-11 13:35	18-12-11 14:45	<b>01:10</b>	Manobras Navio	Aveiro
MADEIRO	161	19-12-11 20:00	20-12-11 07:45	<b>11:45</b>	Luz Dia	Aveiro
MADEIRO	162	21-12-12 03:05	23-12-12 13:35	<b>58:30</b>	Cais Ocupado	Sines
MADEIRO	162	23-12-12 18:30	24-12-12 00:35	<b>06:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	162	24-12-12 16:45	24-12-12 20:00	<b>03:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	162	24-12-12 20:00	25-12-12 02:00	<b>06:00</b>	Horário Porto	Sines
MADEIRO	162	25-12-12 08:30	25-12-12 10:10	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MADEIRO	162	27-12-12 17:10	27-12-12 18:00	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	10	01-01-11 00:00	01-01-11 14:56	<b>14:56</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	10	01-01-11 17:15	01-01-11 19:00	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	10	04-01-11 19:42	06-01-11 16:15	<b>44:33</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	10	06-01-11 16:15	09-01-11 08:15	<b>64:00</b>	Mau Tempo	Leixões
Emmy Schulte	11	11-01-11 06:38	11-01-11 14:10	<b>07:32</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	12	18-01-11 22:00	19-01-11 23:20	<b>25:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	12	20-01-11 00:50	20-01-11 14:05	<b>13:15</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	12	20-01-11 15:30	21-01-11 23:15	<b>31:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	12	24-01-11 11:20	25-01-11 11:00	<b>23:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	13	31-01-11 00:00	01-02-11 00:40	<b>24:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	13	02-02-11 14:00	03-02-11 11:55	<b>21:55</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	14	13-02-11 00:01	18-02-11 08:30	<b>128:29</b>	Mau Tempo	Leixões
Emmy Schulte	14	18-02-11 11:30	18-02-11 16:35	<b>05:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	14	18-02-11 16:35	18-02-11 17:20	<b>00:45</b>	Manobras Navio	Leixões
Emmy Schulte	14	18-02-11 17:20	18-02-11 17:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	14	18-02-11 23:00	19-02-11 00:40	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	14	19-02-11 01:50	19-02-11 02:25	<b>00:35</b>	Manobras Navio	Leixões

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	14	19-02-11 23:30	20-02-11 00:20	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	14	21-02-11 08:30	21-02-11 09:05	<b>00:35</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	14	21-02-11 11:30	21-02-11 13:15	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	14	21-02-11 16:40	21-02-11 17:10	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	15	22-02-11 19:55	22-02-11 20:10	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	15	24-02-11 01:16	25-02-11 23:30	<b>46:14</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	15	25-02-11 23:30	27-02-11 09:30	<b>34:00</b>	Mau Tempo	Leixões
Emmy Schulte	15	27-02-11 09:30	28-02-11 18:10	<b>32:40</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	15	28-02-11 18:10	01-03-11 08:00	<b>13:50</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	15	01-03-11 10:30	02-03-11 05:30	<b>19:00</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	15	02-03-11 05:30	02-03-11 07:48	<b>02:18</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	15	02-03-11 12:00	02-03-11 12:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	16	04-03-11 00:05	04-03-11 23:55	<b>23:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	16	05-03-11 07:15	05-03-11 09:00	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	16	09-03-11 19:50	10-03-11 13:30	<b>17:40</b>	Ag. Documentos	Socorridos
Emmy Schulte	16	11-03-11 01:30	11-03-11 08:30	<b>07:00</b>	Pilotos	P.Santo
Emmy Schulte	17	13-03-11 12:30	13-03-11 15:05	<b>02:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	17	14-03-11 17:15	14-03-11 18:00	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	17	15-03-11 19:10	16-03-11 20:55	<b>25:45</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	17	16-03-11 22:25	16-03-11 23:45	<b>01:20</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	17	17-03-11 00:45	17-03-11 05:52	<b>05:07</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	17	18-03-11 04:00	18-03-11 04:45	<b>00:45</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	17	18-03-11 13:10	18-03-11 14:35	<b>01:25</b>	Preparação tanques navio	Sines
Emmy Schulte	18	18-03-11 15:30	18-03-11 20:40	<b>05:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	18	19-03-11 09:35	19-03-11 10:35	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	18	19-03-11 18:05	19-03-11 18:25	<b>00:20</b>	Bancas	Sines
Emmy Schulte	18	20-03-11 19:40	20-03-11 20:25	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	18	22-03-11 01:35	22-03-11 03:25	<b>01:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	19	22-03-11 03:25	22-03-11 04:15	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	19	22-03-11 04:15	22-03-11 05:55	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	19	23-03-11 11:30	25-03-11 00:45	<b>37:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	19	25-03-11 00:45	25-03-11 02:40	<b>01:55</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	19	25-03-11 06:00	25-03-11 07:00	<b>01:00</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	19	25-03-11 13:45	25-03-11 14:20	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	20	25-03-11 18:00	26-03-11 04:05	<b>10:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	20	26-03-11 11:50	26-03-11 12:10	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	20	27-03-11 17:00	28-03-11 18:25	<b>25:25</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	20	28-03-11 19:38	30-03-11 09:15	<b>37:37</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	20	30-03-11 09:15	30-03-11 10:35	<b>01:20</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	20	30-03-11 13:00	30-03-11 13:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	21	31-03-11 18:00	31-03-11 19:25	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	21	31-03-11 19:45	31-03-11 21:35	<b>01:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	21	02-04-11 12:12	04-04-11 06:50	<b>42:38</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	21	04-04-11 19:15	04-04-11 19:50	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	22	05-04-11 11:05	05-04-11 13:30	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	22	07-04-11 23:42	08-04-11 08:00	<b>08:18</b>	Luz Dia	Canical
Emmy Schulte	22	08-04-11 08:00	08-04-11 19:00	<b>11:00</b>	Mau Tempo	Canical
Emmy Schulte	22	09-04-11 08:40	09-04-11 13:45	<b>05:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	23	13-04-11 00:48	14-04-11 21:45	<b>44:57</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	23	15-04-11 02:15	15-04-11 02:45	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	23	15-04-11 10:35	15-04-11 11:00	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	23	15-04-11 12:00	15-04-11 12:15	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	23	16-04-11 18:30	18-04-11 00:20	<b>29:50</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	23	18-04-11 00:20	18-04-11 07:40	<b>07:20</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	23	18-04-11 10:55	18-04-11 11:45	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	24	19-04-11 23:35	20-04-11 00:30	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	24	20-04-11 12:30	20-04-11 13:05	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	24	21-04-11 13:36	21-04-11 23:45	<b>10:09</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	24	22-04-11 02:45	22-04-11 03:25	<b>00:40</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	25	22-04-11 20:40	22-04-11 21:50	<b>01:10</b>	Bancas	Sines
Emmy Schulte	25	24-04-11 23:18	25-04-11 06:42	<b>07:24</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	25	25-04-11 09:25	25-04-11 09:55	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	25	27-04-11 02:18	27-04-11 10:18	<b>08:00</b>	Luz Dia	Setúbal
Emmy Schulte	26	28-04-11 20:00	30-04-11 18:20	<b>46:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	26	30-04-11 21:00	30-04-11 22:40	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	26	30-04-11 22:50	30-04-11 23:10	<b>00:20</b>	Manobras Navio	Leixões
Emmy Schulte	26	02-05-11 16:00	03-05-11 06:30	<b>14:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	26	03-05-11 16:36	03-05-11 16:50	<b>00:14</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	28	09-05-11 02:24	11-05-11 04:00	<b>49:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	28	11-05-11 04:00	11-05-11 09:00	<b>05:00</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	28	11-05-11 15:35	11-05-11 17:20	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	28	13-05-11 21:42	14-05-11 07:54	<b>10:12</b>	Luz Dia	Canical
Emmy Schulte	29	18-05-11 22:25	18-05-11 23:45	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	30	23-05-11 03:00	23-05-11 22:30	<b>19:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	30	23-05-11 22:30	23-05-11 22:58	<b>00:28</b>	Pilotos	Sines
Emmy Schulte	30	24-05-11 00:30	24-05-11 01:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	30	24-05-11 01:45	24-05-11 06:25	<b>04:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	30	25-05-11 04:00	25-05-11 07:48	<b>03:48</b>	Luz Dia	Setúbal
Emmy Schulte	30	26-05-11 21:45	26-05-11 22:45	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	31	27-05-11 19:45	27-05-11 20:55	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	31	27-05-11 20:55	27-05-11 23:45	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	31	27-05-11 23:45	28-05-11 02:50	<b>03:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	31	29-05-11 15:18	30-05-11 15:30	<b>24:12</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	31	30-05-11 15:30	01-06-11 08:45	<b>41:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 10:10	01-06-11 10:30	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 10:30	01-06-11 11:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 10:30	01-06-11 11:55	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 10:30	01-06-11 11:55	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 12:10	01-06-11 12:45	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	31	01-06-11 20:30	01-06-11 21:45	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	32	02-06-11 12:00	02-06-11 16:35	<b>04:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	32	02-06-11 16:35	02-06-11 17:05	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	32	02-06-11 19:35	02-06-11 19:55	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	32	04-06-11 14:45	04-06-11 15:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	32	04-06-11 15:15	04-06-11 18:05	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	33	06-06-11 04:50	06-06-11 06:55	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	33	06-06-11 06:55	06-06-11 08:05	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	33	06-06-11 08:05	06-06-11 10:20	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	33	08-06-11 19:00	08-06-11 19:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	33	08-06-11 19:30	08-06-11 20:15	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	33	08-06-11 20:15	08-06-11 20:45	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	33	09-06-11 08:40	09-06-11 09:15	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

Time charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	33	09-06-11 21:30	09-06-11 23:15	01:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	33	10-06-11 06:25	10-06-11 06:55	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	33	10-06-11 08:00	10-06-11 08:20	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	11-06-11 12:50	12-06-11 06:40	17:50	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	34	12-06-11 09:20	12-06-11 10:10	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	14-06-11 06:45	15-06-11 07:45	25:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	15-06-11 09:50	15-06-11 10:25	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	15-06-11 10:25	15-06-11 11:15	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	15-06-11 11:15	15-06-11 12:20	01:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	15-06-11 21:25	15-06-11 21:45	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	16-06-11 18:40	16-06-11 19:05	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	34	16-06-11 21:00	16-06-11 21:10	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	35	17-06-11 21:30	18-06-11 06:15	08:45	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	35	18-06-11 08:20	18-06-11 09:15	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	35	18-06-11 09:15	18-06-11 14:15	05:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	35	18-06-11 14:15	18-06-11 15:50	01:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	35	19-06-11 13:50	19-06-11 14:50	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	35	20-06-11 14:15	20-06-11 16:00	01:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	35	20-06-11 17:45	20-06-11 18:15	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	35	20-06-11 17:25	22-06-11 04:50	35:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 04:50	22-06-11 05:15	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 05:15	22-06-11 05:35	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 05:35	22-06-11 06:05	00:30	Bancas	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 06:05	22-06-11 09:25	03:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 13:15	22-06-11 13:35	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	22-06-11 21:15	22-06-11 21:25	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	36	25-06-11 11:35	25-06-11 12:20	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Socorridos
Emmy Schulte	36	27-06-11 11:20	27-06-11 13:55	02:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	36	27-06-11 18:15	27-06-11 18:35	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	36	27-06-11 18:55	27-06-11 20:10	01:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	37	01-07-11 00:30	01-07-11 07:00	06:30	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	37	01-07-11 09:15	01-07-11 10:00	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	37	01-07-11 15:30	01-07-11 16:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	37	02-07-11 13:40	02-07-11 16:00	02:20	Ag. Documentos	Leixões
Emmy Schulte	37	04-07-11 02:15	04-07-11 02:45	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	37	04-07-11 19:05	04-07-11 22:00	02:55	Bancas	Sines
Emmy Schulte	38	05-07-11 15:40	05-07-11 17:20	01:40	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	38	05-07-11 18:00	06-07-11 03:35	09:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	38	06-07-11 07:30	06-07-11 08:50	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	38	06-07-11 10:00	06-07-11 10:10	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	38	06-07-11 16:55	06-07-11 18:15	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	38	07-07-11 05:45	07-07-11 18:25	12:40	Marés	Setúbal
Emmy Schulte	38	08-07-11 17:00	08-07-11 20:45	03:45	Marés	Setúbal
Emmy Schulte	38	09-07-11 15:45	09-07-11 16:35	00:50	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	38	09-07-11 19:00	09-07-11 19:30	00:30	Manobras Navio	Leixões
Emmy Schulte	38	09-07-11 19:35	09-07-11 20:05	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	38	09-07-11 21:05	09-07-11 23:00	01:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	39	10-07-11 09:30	10-07-11 13:30	04:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	39	13-07-11 01:10	13-07-11 01:35	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	39	13-07-11 22:50	13-07-11 23:20	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	39	14-07-11 06:45	14-07-11 11:50	05:05	Bancas	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	40	15-07-11 12:15	15-07-11 13:35	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	40	15-07-11 19:50	15-07-11 20:05	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	40	18-07-11 04:30	18-07-11 04:40	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	40	19-07-11 05:35	19-07-11 06:50	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	41	20-07-11 10:40	20-07-11 21:50	<b>11:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	41	20-07-11 23:12	22-07-11 17:40	<b>42:28</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	41	22-07-11 20:45	22-07-11 21:20	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	41	25-07-11 00:25	25-07-11 20:02	<b>19:37</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	41	25-07-11 20:02	25-07-11 21:05	<b>01:03</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	41	25-07-11 22:20	25-07-11 23:00	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	41	25-07-11 23:00	25-07-11 23:55	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	41	26-07-11 06:20	26-07-11 06:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	41	26-07-11 18:00	26-07-11 18:25	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	42	27-07-11 10:45	27-07-11 11:00	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	42	27-07-11 11:30	27-07-11 19:30	<b>08:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	42	30-07-11 16:16	30-07-11 16:30	<b>00:14</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Socorridos
Emmy Schulte	42	31-07-11 23:50	01-08-11 00:00	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Emmy Schulte	43	04-08-11 08:15	04-08-11 08:50	<b>00:35</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	43	04-08-11 11:00	04-08-11 11:40	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	43	06-08-11 12:25	07-08-11 15:10	<b>26:45</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	43	07-08-11 17:45	07-08-11 18:20	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	43	08-08-11 00:50	08-08-11 01:10	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	09-08-11 13:40	10-08-11 01:55	<b>12:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 04:00	10-08-11 04:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 04:30	10-08-11 05:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 05:50	10-08-11 08:35	<b>02:45</b>	Bancas	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 08:40	10-08-11 09:40	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 13:25	10-08-11 13:55	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 14:25	10-08-11 15:05	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	10-08-11 23:50	11-08-11 00:30	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	44	11-08-11 14:00	12-08-11 11:30	<b>21:30</b>	Marés	Setúbal
Emmy Schulte	44	14-08-11 04:30	14-08-11 06:43	<b>02:13</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	44	14-08-11 06:43	14-08-11 18:10	<b>11:27</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	45	15-08-11 08:00	15-08-11 09:05	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	45	15-08-11 09:25	15-08-11 11:25	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	45	17-08-11 15:45	17-08-11 16:25	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	45	17-08-11 16:25	17-08-11 17:25	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	45	17-08-11 23:55	18-08-11 00:15	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	45	18-08-11 00:15	18-08-11 00:40	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	45	18-08-11 18:25	18-08-11 19:00	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	19-08-11 08:15	19-08-11 11:40	<b>03:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	19-08-11 13:45	19-08-11 14:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	19-08-11 14:30	19-08-11 15:10	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	19-08-11 15:10	19-08-11 16:25	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	20-08-11 06:40	20-08-11 07:15	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	46	20-08-11 09:35	20-08-11 10:25	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	47	29-08-11 12:00	29-08-11 15:10	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	47	29-08-11 17:00	31-08-11 17:30	<b>48:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	47	29-08-11 17:30	29-08-11 18:15	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	47	29-08-11 18:15	29-08-11 19:40	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	47	29-08-11 20:10	29-08-11 21:30	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	47	30-08-11 03:00	30-08-11 03:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	48	01-09-11 02:00	01-09-11 06:12	<b>04:12</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	48	01-09-11 09:24	01-09-11 10:00	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	48	03-09-11 18:40	03-09-11 19:20	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	48	03-09-11 19:20	03-09-11 20:20	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	48	05-09-11 04:10	05-09-11 05:25	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	49	06-09-11 08:30	06-09-11 12:05	<b>03:35</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	49	06-09-11 14:30	06-09-11 23:55	<b>09:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	49	06-09-11 16:55	06-09-11 18:00	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	49	09-09-11 22:12	09-09-11 22:36	<b>00:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	50	10-09-11 07:15	10-09-11 23:15	<b>16:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	50	11-09-11 05:45	11-09-11 05:55	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	50	11-09-11 18:00	12-09-11 13:58	<b>19:58</b>	Luz Dia	Setúbal
Emmy Schulte	50	14-09-11 12:00	14-09-11 12:48	<b>00:48</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	50	14-09-11 15:00	14-09-11 15:40	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	51	15-09-11 02:00	15-09-11 04:00	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	51	15-09-11 15:35	17-09-11 23:15	<b>55:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	51	16-09-11 12:00	16-09-11 13:30	<b>01:30</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	51	17-09-11 10:00	20-09-11 22:40	<b>84:40</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	51	21-09-11 11:35	21-09-11 11:45	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	51	22-09-11 04:45	22-09-11 06:55	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	51	22-09-11 07:45	22-09-11 08:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	51	22-09-11 12:55	22-09-11 14:55	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	52	22-09-11 23:00	23-09-11 03:45	<b>04:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	52	23-09-11 14:55	23-09-11 15:40	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	52	27-09-11 11:30	29-09-11 09:18	<b>45:48</b>	Cais Ocupado	Canical
Emmy Schulte	53	02-10-11 12:20	02-10-11 12:55	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	53	04-10-11 11:30	04-10-11 15:00	<b>03:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	53	04-10-11 16:30	04-10-11 18:00	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	53	05-10-11 15:40	06-10-11 13:35	<b>21:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	53	06-10-11 04:15	06-10-11 04:45	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	53	06-10-11 12:00	06-10-11 12:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	53	06-10-11 14:00	06-10-11 18:05	<b>04:05</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	53	07-10-11 06:10	07-10-11 07:00	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	54	08-10-11 08:48	10-10-11 18:05	<b>57:17</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	54	10-10-11 19:10	10-10-11 20:15	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	54	11-10-11 02:15	11-10-11 02:50	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	54	12-10-11 11:30	12-10-11 12:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	54	12-10-11 15:10	12-10-11 15:45	<b>00:35</b>	Manobras Navio	Leixões
Emmy Schulte	55	13-10-11 05:40	13-10-11 09:45	<b>04:05</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	55	15-10-11 08:18	18-10-11 18:00	<b>81:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	19-10-11 05:10	19-10-11 05:45	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	19-10-11 23:00	20-10-11 18:05	<b>19:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	20-10-11 00:15	20-10-11 06:20	<b>06:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	20-10-11 06:40	20-10-11 17:25	<b>10:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	20-10-11 21:30	21-10-11 17:50	<b>20:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	21-10-11 20:00	22-10-11 00:25	<b>04:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	22-10-11 00:25	22-10-11 05:40	<b>05:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	22-10-11 05:40	22-10-11 15:50	<b>10:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	55	23-10-11 02:30	23-10-11 04:30	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	56	23-10-11 10:54	24-10-11 06:40	<b>19:46</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	56	24-10-11 06:40	24-10-11 14:18	<b>07:38</b>	Mau Tempo	Sines
Emmy Schulte	56	24-10-11 14:18	24-10-11 16:40	<b>02:22</b>	Pilotos	Sines
Emmy Schulte	56	25-10-11 08:30	25-10-11 09:05	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	56	27-10-11 21:42	28-10-11 08:40	<b>10:58</b>	Luz Dia	Socorridos
Emmy Schulte	57	01-11-11 22:40	07-11-11 22:18	<b>143:38</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	57	08-11-11 18:45	08-11-11 20:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	57	09-11-11 04:40	09-11-11 05:00	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	57	09-11-11 06:35	09-11-11 08:05	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	57	11-11-11 03:30	17-11-11 21:00	<b>161:30</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	57	17-11-11 21:00	19-11-11 14:00	<b>41:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	57	19-11-11 14:00	19-11-11 23:10	<b>09:10</b>	Mau Tempo	Sines
Emmy Schulte	57	20-11-11 04:20	20-11-11 04:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	57	20-11-11 17:15	20-11-11 18:25	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	57	20-11-11 20:55	20-11-11 22:00	<b>01:05</b>	Manobras Navio	Sines
Emmy Schulte	58	22-11-11 07:00	22-11-11 07:35	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	58	23-11-11 18:42	24-11-11 00:00	<b>05:18</b>	Luz Dia	Leixões
Emmy Schulte	58	24-11-11 00:00	25-11-11 00:00	<b>24:00</b>	Greves Alheias ao navio	Leixões
Emmy Schulte	58	25-11-11 07:30	25-11-11 10:00	<b>02:30</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	58	25-11-11 12:40	25-11-11 13:40	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	59	26-11-11 03:40	26-11-11 07:00	<b>03:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	59	26-11-11 08:25	26-11-11 09:10	<b>00:45</b>	Manobras Navio	Leixões
Emmy Schulte	59	26-11-11 15:20	26-11-11 15:40	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	59	26-11-11 17:00	26-11-11 18:10	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	59	28-11-11 12:00	28-11-11 16:40	<b>04:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
Emmy Schulte	59	29-11-11 14:10	29-11-11 18:50	<b>04:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	59	29-11-11 23:20	29-11-11 23:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	59	30-11-11 00:05	30-11-11 02:05	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	59	30-11-11 14:05	30-11-11 14:50	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	59	01-12-11 00:25	01-12-11 01:00	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	60	02-12-11 02:55	02-12-11 03:25	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	61	08-12-11 22:30	09-12-11 08:50	<b>10:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	61	10-12-11 10:30	10-12-11 10:55	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	61	13-12-11 20:55	16-12-11 01:12	<b>52:17</b>	Cais Ocupado	Sines
Emmy Schulte	61	16-12-11 06:00	16-12-11 07:35	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	61	16-12-11 16:50	16-12-11 17:20	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	61	16-12-11 23:05	16-12-11 23:40	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	62	18-12-11 05:42	18-12-11 13:15	<b>07:33</b>	Cais Ocupado	Leixões
Emmy Schulte	62	21-12-11 00:45	21-12-11 01:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	62	22-12-11 11:25	22-12-11 12:00	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	63	22-12-11 17:20	22-12-11 17:40	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	63	22-12-11 23:50	23-12-11 00:35	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	63	24-12-11 10:00	24-12-11 11:52	<b>01:52</b>	Pilotos	Leixões
Emmy Schulte	63	24-12-11 14:30	24-12-11 15:05	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	63	24-12-11 15:05	24-12-11 15:35	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	64	25-12-11 23:00	26-12-11 00:35	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	64	27-12-11 05:10	27-12-11 11:10	<b>06:00</b>	Marés	Lisboa
Emmy Schulte	64	29-12-11 09:30	29-12-11 10:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	65	30-12-11 16:40	30-12-11 18:15	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	65	31-12-11 00:40	31-12-11 00:55	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	65	31-12-11 02:30	31-12-11 03:20	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Emmy Schulte	65	01-01-12 14:45	02-01-12 09:00	<b>18:15</b>	Cais Ocupado	Sines

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Emmy Schulte	65	02-01-12 12:30	02-01-12 13:25	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	65	03-01-12 06:00	03-01-12 07:45	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Emmy Schulte	65	04-01-12 18:10	04-01-12 18:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	D	04-01-11 07:12	04-01-11 08:54	<b>01:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	D	07-01-11 10:06	09-01-11 08:48	<b>46:42</b>	Greves Alheias ao navio	Canical
Sigas Maud	2	03-02-11 22:25	03-02-11 23:10	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	3	12-02-11 13:25	12-02-11 14:05	<b>00:40</b>	Mau Tempo	Sines
Sigas Maud	3	14-02-11 00:18	18-02-11 09:14	<b>104:56</b>	Mau Tempo	Leixões
Sigas Maud	3	18-02-11 11:48	18-02-11 12:42	<b>00:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	4	20-02-11 07:42	20-02-11 11:42	<b>04:00</b>	Pilotos	Sines
Sigas Maud	4	20-02-11 17:50	20-02-11 21:00	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	4	22-02-11 23:48	23-02-11 08:42	<b>08:54</b>	Luz Dia	Canical
Sigas Maud	5	26-02-11 00:54	26-02-11 14:00	<b>13:06</b>	Cais Ocupado	Sines
Sigas Maud	5	26-02-11 14:00	26-02-11 16:00	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	5	28-02-11 11:42	28-02-11 12:47	<b>01:05</b>	Pilotos	Leixões
Sigas Maud	5	28-02-11 15:00	28-02-11 17:55	<b>02:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	5	01-03-11 07:55	01-03-11 10:00	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	6	01-03-11 20:30	01-03-11 22:25	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	6	05-03-11 09:18	07-03-11 08:54	<b>47:36</b>	Greves Alheias ao navio	P.Delgada
Sigas Maud	6	07-03-11 16:45	08-03-11 08:20	<b>15:35</b>	Greves Alheias ao navio	P.Delgada
Sigas Maud	6	08-03-11 12:00	08-03-11 13:05	<b>01:05</b>	Greves Alheias ao navio	P.Delgada
Sigas Maud	6	08-03-11 16:50	09-03-11 08:10	<b>15:20</b>	Greves Alheias ao navio	P.Delgada
Sigas Maud	6	09-03-11 22:46	10-03-11 09:00	<b>10:14</b>	Greves Alheias ao navio	Horta
Sigas Maud	6	10-03-11 22:00	11-03-11 18:24	<b>20:24</b>	Ag Análises	P.Vitória
Sigas Maud	7	15-03-11 10:42	15-03-11 11:55	<b>01:13</b>	Pilotos	Leixões
Sigas Maud	7	17-03-11 09:45	17-03-11 10:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	8	21-03-11 06:01	21-03-11 12:50	<b>06:49</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	8	21-03-11 12:55	21-03-11 13:30	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	8	22-03-11 07:00	22-03-11 07:30	<b>00:30</b>	Mau Tempo	Sines
Sigas Maud	9	06-04-11 00:01	06-04-11 08:00	<b>07:59</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	9	14-04-11 02:54	14-04-11 08:30	<b>05:36</b>	Luz Dia	Canical
Sigas Maud	10	19-04-11 00:01	19-04-11 23:45	<b>23:44</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	10	19-04-11 23:45	20-04-11 01:30	<b>01:45</b>	Pilotos	Sines
Sigas Maud	10	21-04-11 20:30	21-04-11 21:20	<b>00:50</b>	Pilotos	Leixões
Sigas Maud	10	21-04-11 23:30	22-04-11 03:15	<b>03:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	11	24-04-11 11:15	24-04-11 11:30	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	11	28-04-11 01:45	28-04-11 19:10	<b>17:25</b>	Cais Ocupado	Horta
Sigas Maud	11	30-04-11 02:24	30-04-11 11:36	<b>09:12</b>	Cais Ocupado	P.Delgada
Sigas Maud	12	03-05-11 18:48	03-05-11 20:25	<b>01:37</b>	Pilotos	Sines
Sigas Maud	12	06-05-11 19:48	07-05-11 08:10	<b>12:22</b>	Luz Dia	Canical
Sigas Maud	13	10-05-11 17:35	10-05-11 18:35	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	13	11-05-11 20:30	11-05-11 21:45	<b>01:15</b>	Pilotos	Leixões
Sigas Maud	13	11-05-11 23:42	12-05-11 00:25	<b>00:43</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	14	17-05-11 01:10	17-05-11 01:40	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	14	20-05-11 17:12	20-05-11 22:45	<b>05:33</b>	Cais Ocupado	Horta
Sigas Maud	14	21-05-11 13:48	21-05-11 21:15	<b>07:27</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
Sigas Maud	14	22-05-11 16:06	23-05-11 09:00	<b>16:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
Sigas Maud	16	13-06-11 00:01	13-06-11 23:36	<b>23:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	16	14-06-11 01:45	14-06-11 02:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	16	18-06-11 10:25	18-06-11 14:00	<b>03:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
Sigas Maud	16	19-06-11 06:54	19-06-11 21:15	<b>14:21</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Sigas Maud	17	25-06-11 23:48	26-06-11 07:55	<b>08:07</b>	Luz Dia	Canical
Sigas Maud	17	27-06-11 04:20	27-06-11 04:50	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	18	06-07-2011 00:01	08-07-2011 18:15	<b>66:14</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	18	10-07-2011 17:50	10-07-2011 18:15	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	19	11-07-2011 18:30	11-07-2011 22:45	<b>04:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	19	12-07-2011 11:50	12-07-2011 16:30	<b>04:40</b>	Ag. Documentos	Leixões
Sigas Maud	19	15-07-2011 14:55	15-07-2011 16:00	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
Sigas Maud	20	20-07-2011 18:10	20-07-2011 19:30	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	20	21-07-2011 02:40	22-07-2011 02:50	<b>24:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	20	21-07-2011 08:35	21-07-2011 08:50	<b>00:15</b>	Manobras Navio	Leixões
Sigas Maud	20	24-07-2011 15:00	24-07-2011 15:35	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	20	24-07-2011 19:00	24-07-2011 19:35	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	20	24-07-2011 21:35	24-07-2011 22:35	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	20	25-07-2011 00:05	25-07-2011 00:50	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	20	25-07-2011 01:50	25-07-2011 03:15	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Sigas Maud	21	27-07-2011 11:00	27-07-2011 19:30	<b>08:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	21	28-07-2011 03:15	28-07-2011 03:20	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Sigas Maud	21	29-07-2011 13:00	29-07-2011 14:30	<b>01:30</b>	Pilotos	Leixões
Sigas Maud	22	31-07-2011 14:35	31-07-2011 14:55	<b>00:20</b>	Manobras Navio	Sines
Sigas Maud	22	01-08-2011 23:12	02-08-2011 11:25	<b>12:13</b>	Cais Ocupado	Leixões
Sigas Maud	22	03-08-2011 10:15	04-08-2011 11:00	<b>24:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Sigas Maud	23	13-08-2011 03:42	13-08-2011 18:15	<b>14:33</b>	Reboques/Amarração	Horta
Sigas Maud	23	16-08-2011 10:40	16-08-2011 12:40	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	1	19-08-2011 03:54	19-08-2011 10:04	<b>06:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	1	21-08-2011 06:00	21-08-2011 18:48	<b>12:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	1	21-08-2011 22:10	21-08-2011 22:42	<b>00:32</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	2	24-08-2011 09:20	24-08-2011 09:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	2	25-08-2011 19:00	25-08-2011 19:50	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	3	27-08-2011 11:36	27-08-2011 17:30	<b>05:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	3	28-08-2011 02:20	28-08-2011 02:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	3	29-08-2011 10:36	29-08-2011 13:10	<b>02:34</b>	Pilotos	Leixões
Gas Renovatio	3	29-08-2011 15:36	29-08-2011 22:18	<b>06:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	4	31-08-2011 13:12	31-08-2011 19:12	<b>06:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	4	03-09-2011 18:10	03-09-2011 18:30	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	4	03-09-2011 19:20	03-09-2011 19:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	4	03-09-2011 19:35	03-09-2011 23:40	<b>04:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	5	06-09-2011 07:18	06-09-2011 11:30	<b>04:12</b>	Cais Ocupado	Sines
Gas Renovatio	6	18-09-2011 05:24	18-09-2011 09:40	<b>04:16</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	6	18-09-2011 09:40	18-09-2011 10:06	<b>00:26</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	6	18-09-2011 10:24	19-09-2011 15:10	<b>28:46</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	7	19-09-2011 17:40	20-09-2011 02:15	<b>08:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	7	20-09-2011 02:15	20-09-2011 04:54	<b>02:39</b>	Pilotos	Sines
Gas Renovatio	7	20-09-2011 12:05	20-09-2011 12:40	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	7	20-09-2011 14:30	20-09-2011 15:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	7	20-09-2011 16:35	20-09-2011 16:50	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	7	22-09-2011 22:24	23-09-2011 09:24	<b>11:00</b>	Luz Dia	Canical
Gas Renovatio	7	23-09-2011 14:10	23-09-2011 14:20	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	7	23-09-2011 14:30	23-09-2011 14:36	<b>00:06</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	7	23-09-2011 14:42	23-09-2011 22:12	<b>07:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	7	23-09-2011 15:24	23-09-2011 15:42	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	7	23-09-2011 15:48	23-09-2011 16:06	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical

## Time charters

## REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Gas Renovatio	8	26-09-2011 07:00	29-09-2011 04:48	<b>69:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	8	29-09-2011 08:00	29-09-2011 09:18	<b>01:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	8	29-09-2011 09:40	29-09-2011 09:54	<b>00:14</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	8	29-09-2011 12:06	29-09-2011 12:18	<b>00:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	8	01-10-2011 09:36	02-10-2011 02:24	<b>16:48</b>	Cais Ocupado	Leixões
Gas Renovatio	8	02-10-2011 10:30	02-10-2011 15:25	<b>04:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	8	03-10-2011 00:30	03-10-2011 03:30	<b>03:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	9	04-10-2011 13:36	04-10-2011 20:00	<b>06:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	04-10-2011 21:06	04-10-2011 21:42	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	04-10-2011 22:36	04-10-2011 23:00	<b>00:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	05-10-2011 01:00	05-10-2011 01:54	<b>00:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	05-10-2011 12:55	06-10-2011 23:05	<b>34:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	06-10-2011 22:00	06-10-2011 23:05	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	07-10-2011 02:25	07-10-2011 02:30	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	07-10-2011 03:50	07-10-2011 04:20	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	9	09-10-2011 06:35	09-10-2011 11:20	<b>04:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	9	09-10-2011 20:15	09-10-2011 22:15	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	9	09-10-2011 22:15	09-10-2011 22:54	<b>00:39</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	10	11-10-2011 16:30	11-10-2011 16:45	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	11	21-10-2011 23:45	22-10-2011 02:00	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	11	22-10-2011 08:25	22-10-2011 08:40	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	11	22-10-2011 14:50	22-10-2011 16:55	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	11	25-10-2011 14:00	26-10-2011 09:50	<b>19:50</b>	Cais Ocupado	Canical
Gas Renovatio	12	29-10-2011 22:35	29-10-2011 22:40	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	12	29-10-2011 23:10	29-10-2011 23:55	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	12	31-10-2011 06:06	31-10-2011 11:35	<b>05:29</b>	Cais Ocupado	Leixões
Gas Renovatio	12	31-10-2011 14:48	31-10-2011 21:15	<b>06:27</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	13	04-11-2011 00:01	07-11-2011 22:00	<b>93:59</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	13	07-11-2011 22:00	07-11-2011 22:38	<b>00:38</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	13	08-11-2011 00:40	08-11-2011 01:00	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	13	08-11-2011 03:50	08-11-2011 05:15	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	14	18-11-2011 07:54	18-11-2011 19:30	<b>11:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	14	18-11-2011 19:30	18-11-2011 22:10	<b>02:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	14	19-11-2011 00:35	19-11-2011 01:15	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	14	19-11-2011 12:45	19-11-2011 14:05	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	14	21-11-2011 09:30	21-11-2011 16:30	<b>07:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	15	23-11-2011 12:50	23-11-2011 12:55	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	15	24-11-2011 18:42	25-11-2011 00:25	<b>05:43</b>	Cais Ocupado	Leixões
Gas Renovatio	15	25-11-2011 00:25	25-11-2011 03:36	<b>03:11</b>	Pilotos	Leixões
Gas Renovatio	15	25-11-2011 06:10	25-11-2011 14:30	<b>08:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	15	25-11-2011 14:30	25-11-2011 15:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	16	29-11-2011 05:30	29-11-2011 18:00	<b>12:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	16	29-11-2011 19:30	29-11-2011 22:00	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	16	29-11-2011 22:30	29-11-2011 22:55	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Gas Renovatio	17	01-12-2011 20:20	01-12-2011 20:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	17	06-12-2011 17:42	06-12-2011 18:20	<b>00:38</b>	Pilotos	Horta
Gas Renovatio	17	07-12-2011 10:42	07-12-2011 13:08	<b>02:26</b>	Pilotos	P.Vitória
Gas Renovatio	17	08-12-2011 08:30	08-12-2011 08:52	<b>00:22</b>	Pilotos	P.Delgada
Gas Renovatio	18	12-12-2011 00:24	12-12-2011 00:36	<b>00:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	18	14-12-2011 18:20	14-12-2011 20:18	<b>01:58</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	18	14-12-2011 20:48	14-12-2011 22:48	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical

Time charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
Gas Renovatio	18	15-12-2011 12:00	15-12-2011 12:15	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	18	15-12-2011 12:40	15-12-2011 12:50	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	18	15-12-2011 13:10	15-12-2011 13:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	18	15-12-2011 13:50	15-12-2011 14:12	<b>00:22</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	18	15-12-2011 14:50	15-12-2011 15:05	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
Gas Renovatio	19	18-12-2011 06:00	19-12-2011 22:00	<b>40:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Gas Renovatio	19	24-12-2011 04:06	24-12-2011 17:00	<b>12:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Horta
Gas Renovatio	19	24-12-2011 17:00	26-12-2011 00:00	<b>31:00</b>	Horário Porto	Horta
Gas Renovatio	19	27-12-2011 10:24	27-12-2011 20:12	<b>09:48</b>	Cais Ocupado	P.Delgada
Maersk Bristol	4	11-12-11 23:54	13-12-11 16:10	<b>40:16</b>	Cais Ocupado	Leixões
Maersk Bristol	4	14-12-11 17:12	14-12-11 18:00	<b>00:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Maersk Bristol	5	16-12-11 14:35	19-12-11 11:00	<b>68:25</b>	Cais Ocupado	Sines
Maersk Bristol	5	19-12-11 11:00	19-12-11 18:45	<b>07:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
Maersk Bristol	5	24-12-11 20:00	25-12-11 02:00	<b>06:00</b>	Horário Porto	Sines
Maersk Bristol	5	26-12-11 10:48	26-12-11 12:15	<b>01:27</b>	Cais Ocupado	Leixões
Maersk Bristol	5	26-12-11 16:30	27-12-11 01:30	<b>09:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Maersk Bristol	5	27-12-11 03:30	27-12-11 07:30	<b>04:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Maersk Bristol	5	27-12-11 09:06	27-12-11 12:06	<b>03:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
Maersk Bristol	5	28-12-11 15:06	28-12-11 17:36	<b>02:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões

## **Anexo 5**

Registo dos períodos de inatividade da frota *Voyage Charter*



Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MAERSK BARRY	11	02-01-11 14:00	03-01-11 21:06	31:06	Cais Ocupado	Sines
MAERSK BARRY	11	03-01-11 23:10	04-01-11 00:30	01:20	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 00:40	04-01-11 01:30	00:50	Bancas	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 02:35	04-01-11 03:20	00:45	Manobras Navio	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 04:25	04-01-11 05:05	00:40	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 05:05	04-01-11 05:50	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 17:35	04-01-11 18:35	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	04-01-11 19:10	05-01-11 02:55	07:45	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	05-01-11 00:30	05-01-11 02:45	02:15	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	05-01-11 08:20	05-01-11 08:55	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	05-01-11 13:20	05-01-11 13:45	00:25	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	05-01-11 13:45	05-01-11 14:45	01:00	Manobras Navio	Sines
MAERSK BARRY	11	05-01-11 15:35	05-01-11 22:10	06:35	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 00:45	06-01-11 01:40	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 01:55	06-01-11 02:15	00:20	Manobras Navio	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 02:00	06-01-11 02:10	00:10	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 02:40	06-01-11 10:00	07:20	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 16:30	06-01-11 16:50	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 22:00	06-01-11 22:20	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	06-01-11 22:30	06-01-11 22:45	00:15	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	11	07-01-11 04:00	07-01-11 04:15	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	11	08-01-11 06:40	09-01-11 10:07	27:27	Mau Tempo	Leixões
MAERSK BARRY	11	09-01-11 10:07	10-01-11 10:20	24:13	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BARRY	11	10-01-11 10:20	11-01-11 09:48	23:28	Mau Tempo	Leixões
MAERSK BARRY	11	11-01-11 09:48	12-01-11 14:50	29:02	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BARRY	11	12-01-11 14:50	12-01-11 16:00	01:10	Pilotos	Leixões
MAERSK BARRY	11	12-01-11 19:30	12-01-11 20:00	00:30	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BARRY	11	13-01-11 07:10	13-01-11 07:40	00:30	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BARRY	11	13-01-11 09:40	13-01-11 10:10	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BARRY	11	13-01-11 18:30	13-01-11 19:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BARRY	11	14-01-11 02:30	14-01-11 03:20	00:50	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BARRY	11	14-01-11 03:40	14-01-11 04:25	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BARRY	11	14-01-11 05:30	14-01-11 10:30	05:00	Inspeção	Leixões
MAERSK BARRY	11	14-01-11 12:15	14-01-11 12:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	7	08-01-11 01:18	08-01-11 06:20	05:02	Cais Ocupado	Sines
OCEAN PRIMUS	7	08-01-11 06:20	08-01-11 20:24	14:04	Mau Tempo	Sines
OCEAN PRIMUS	7	09-01-11 22:30	09-01-11 23:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	7	09-01-11 23:00	09-01-11 23:30	00:30	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	7	10-01-11 04:30	10-01-11 13:36	09:06	Preparação tanques navio	Sines
OCEAN PRIMUS	7	10-01-11 15:15	10-01-11 15:40	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	7	10-01-11 16:24	10-01-11 19:18	02:54	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	7	10-01-11 19:18	10-01-11 21:48	02:30	Manobras Navio	Sines
OCEAN PRIMUS	7	10-01-11 23:42	11-01-11 04:54	05:12	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	7	11-01-11 16:42	11-01-11 16:54	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	7	12-01-11 16:00	13-01-11 11:24	19:24	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMUS	7	13-01-11 13:12	13-01-11 14:30	01:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
OCEAN PRIMUS	7	13-01-11 14:30	13-01-11 15:24	00:54	Inspeção	Huelva
OCEAN PRIMUS	7	14-01-11 00:48	14-01-11 09:12	08:24	Manobras Navio	Huelva
OCEAN PRIMUS	7	14-01-11 10:15	14-01-11 11:24	01:09	Inspeção	Huelva
ATLANTIS ANTIBE	3	12-01-11 16:05	12-01-11 18:36	02:31	Inspeção	Lisboa
ATLANTIS ANTIBE	3	12-01-11 18:36	12-01-11 18:54	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
ATLANTIS ANTIBE	3	12-01-11 18:54	12-01-11 19:18	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
ATLANTIS ANTIBE	3	12-01-11 19:50	12-01-11 21:00	01:10	Inspeção	Lisboa
ATLANTIS ANTIBE	3	13-01-11 05:15	13-01-11 05:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
ATLANTIS ANTIBE	3	14-01-11 01:05	19-01-11 22:55	<b>141:50</b>	Cais Ocupado	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	3	20-01-11 01:10	20-01-11 02:30	<b>01:20</b>	Inspeção	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	3	20-01-11 02:30	20-01-11 03:35	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	3	20-01-11 11:55	20-01-11 12:35	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
CORAL ELECTRA	1	11-01-11 08:00	12-01-11 00:30	<b>16:30</b>	Cais Ocupado	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 00:30	12-01-11 07:20	<b>06:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 09:00	12-01-11 09:40	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 09:40	12-01-11 10:10	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 10:10	12-01-11 10:40	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 10:50	12-01-11 13:25	<b>02:35</b>	Bancas	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 13:30	12-01-11 15:15	<b>01:45</b>	Manobras outros navios	Sines
CORAL ELECTRA	1	12-01-11 15:55	12-01-11 17:00	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CORAL ELECTRA	1	17-01-11 09:30	17-01-11 10:20	<b>00:50</b>	Inspeção	Horta
CORAL ELECTRA	1	17-01-11 16:20	17-01-11 16:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Horta
CORAL ELECTRA	1	18-01-11 03:30	18-01-11 03:45	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
CORAL ELECTRA	1	18-01-11 03:45	18-01-11 04:10	<b>00:25</b>	Inspeção	P.Vitória
CORAL ELECTRA	1	18-01-11 04:10	18-01-11 04:50	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Vitória
CORAL ELECTRA	1	18-01-11 19:30	18-01-11 21:50	<b>02:20</b>	Pilotos	P.Delgada
CORAL ELECTRA	1	18-01-11 23:00	18-01-11 23:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	P.Delgada
MAGDALENA	2	11-01-11 16:45	12-01-11 15:06	<b>22:21</b>	Cais Ocupado	Sines
MAGDALENA	2	12-01-11 16:15	12-01-11 16:35	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	2	12-01-11 16:35	12-01-11 17:10	<b>00:35</b>	Inspeção	Sines
MAGDALENA	2	12-01-11 17:10	12-01-11 18:50	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	2	13-01-11 15:10	13-01-11 15:40	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	2	13-01-11 16:15	13-01-11 16:20	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	2	13-01-11 16:35	13-01-11 17:15	<b>00:40</b>	Inspeção	Sines
MAGDALENA	2	14-01-11 12:55	15-01-11 05:40	<b>16:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
MAGDALENA	2	15-01-11 05:40	15-01-11 06:33	<b>00:53</b>	Pilotos	Leixões
MAGDALENA	2	16-01-11 02:52	16-01-11 03:20	<b>00:28</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	15-01-11 05:42	15-01-11 06:30	<b>00:48</b>	Pilotos	Sines
OCEAN PRIMUS	8	15-01-11 07:48	15-01-11 09:18	<b>01:30</b>	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	8	15-01-11 09:18	15-01-11 09:48	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	8	16-01-11 21:30	16-01-11 22:30	<b>01:00</b>	Pilotos	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	17-01-11 00:48	17-01-11 01:18	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	17-01-11 05:20	17-01-11 21:06	<b>15:46</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	18-01-11 00:48	18-01-11 01:12	<b>00:24</b>	Inspeção	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	18-01-11 04:36	18-01-11 21:00	<b>16:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	8	19-01-11 06:48	19-01-11 08:00	<b>01:12</b>	Horário Porto	Leixões
MAERSK BARRY	12	16-01-11 01:00	16-01-11 02:20	<b>01:20</b>	Pilotos	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 04:00	16-01-11 04:40	<b>00:40</b>	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 04:45	16-01-11 05:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 05:15	16-01-11 06:00	<b>00:45</b>	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 06:00	16-01-11 06:10	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 08:15	16-01-11 10:20	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 12:55	16-01-11 13:10	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	12	16-01-11 16:30	16-01-11 16:35	<b>00:05</b>	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	12	17-01-11 08:05	17-01-11 08:50	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BARRY	12	17-01-11 11:30	17-01-11 12:45	<b>01:15</b>	Inspeção	Sines
MAERSK BARRY	12	17-01-11 12:45	17-01-11 16:00	<b>03:15</b>	Ag. Documentos	Sines
MAERSK BARRY	12	17-01-11 16:00	17-01-11 17:00	<b>01:00</b>	Pilotos	Sines
MAERSK BARRY	12	18-01-11 16:00	19-01-11 21:25	<b>29:25</b>	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BARRY	12	19-01-11 21:25	20-01-11 08:00	<b>10:35</b>	Luz Dia	Leixões
MAERSK BARRY	12	20-01-11 08:00	21-01-11 20:25	<b>36:25</b>	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BARRY	12	21-01-11 20:25	22-01-11 07:06	<b>10:41</b>	Luz Dia	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MAERSK BARRY	12	22-01-11 10:15	22-01-11 10:50	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BARRY	12	22-01-11 10:50	22-01-11 11:30	00:40	Inspeção	Leixões
MAERSK BARRY	12	22-01-11 11:30	22-01-11 11:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BARRY	12	22-01-11 19:00	22-01-11 19:20	00:20	Inspeção	Leixões
MAERSK BARRY	12	22-01-11 19:20	22-01-11 19:45	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OCEAN PRIMUS	9	20-01-11 03:30	20-01-11 04:12	00:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	9	20-01-11 04:12	20-01-11 04:42	00:30	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	9	20-01-11 04:42	20-01-11 05:00	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	9	21-01-11 10:00	22-01-11 17:15	31:15	Cais Ocupado	Leixões
OCEAN PRIMUS	9	22-01-11 19:30	22-01-11 20:00	00:30	Manobras Navio	Leixões
ERRIA NIMMER	5	21-01-11 06:40	21-01-11 09:25	02:45	Pilotos	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	21-01-11 10:50	21-01-11 11:10	00:20	Inspeção	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	21-01-11 11:10	21-01-11 11:50	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	21-01-11 13:00	21-01-11 15:15	02:15	Inspeção	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	22-01-11 01:35	22-01-11 06:00	04:25	Ag. Documentos	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	22-01-11 06:00	22-01-11 10:30	04:30	Marés	Aveiro
ERRIA NIMMER	5	22-01-11 14:00	23-01-11 18:15	28:15	Cais Ocupado	Leixões
ERRIA NIMMER	5	23-01-11 22:45	23-01-11 23:10	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERRIA NIMMER	5	24-01-11 12:22	24-01-11 14:40	02:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	5	18-01-11 22:45	22-01-11 12:12	85:27	Cais Ocupado	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-01-11 12:12	22-01-11 12:50	00:38	Pilotos	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-01-11 15:40	22-01-11 17:15	01:35	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-01-11 17:15	22-01-11 19:45	02:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-01-11 20:30	22-01-11 21:10	00:40	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	23-01-11 06:50	23-01-11 09:10	02:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	23-01-11 16:55	23-01-11 18:35	01:40	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	27-01-11 09:30	27-01-11 22:10	12:40	Cais Ocupado	Leixões
IEVOLI SILVER	5	28-01-11 00:20	28-01-11 01:12	00:52	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	5	28-01-11 01:12	28-01-11 01:45	00:33	Inspeção	Leixões
IEVOLI SILVER	5	28-01-11 15:10	28-01-11 15:35	00:25	Manobras Navio	Leixões
OCEAN PRIMUS	10	24-01-11 13:06	25-01-11 15:30	26:24	Cais Ocupado	Sines
OCEAN PRIMUS	10	25-01-11 16:54	25-01-11 18:18	01:24	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	10	25-01-11 19:24	25-01-11 20:30	01:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	10	25-01-11 23:54	26-01-11 00:24	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	10	26-01-11 02:42	26-01-11 02:54	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	10	26-01-11 05:42	26-01-11 05:54	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMUS	10	26-01-11 07:24	26-01-11 08:36	01:12	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMUS	10	27-01-11 07:30	27-01-11 08:18	00:48	Pilotos	Huelva
OCEAN PRIMUS	10	27-01-11 10:00	27-01-11 11:30	01:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
OCEAN PRIMUS	10	27-01-11 11:30	27-01-11 12:00	00:30	Inspeção	Huelva
OCEAN PRIMUS	10	27-01-11 21:00	28-01-11 09:24	12:24	Manobras Navio	Huelva
OCEAN PRIMUS	10	28-01-11 10:24	28-01-11 11:00	00:36	Inspeção	Huelva
MAERSK NAIRN	1	25-01-11 03:06	25-01-11 22:30	19:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	25-01-11 22:30	25-01-11 23:42	01:12	Pilotos	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	26-01-11 02:24	26-01-11 03:18	00:54	Inspeção	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	26-01-11 13:15	26-01-11 14:48	01:33	Pilotos	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	27-01-11 01:12	27-01-11 03:00	01:48	Inspeção	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	27-01-11 04:37	27-01-11 06:15	01:38	Pilotos	Rotterdam
MAERSK NAIRN	1	30-01-11 06:48	01-02-11 00:35	41:47	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK NAIRN	1	01-02-11 02:00	01-02-11 02:42	00:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK NAIRN	1	01-02-11 02:48	01-02-11 04:30	01:42	Inspeção	Leixões
MAERSK NAIRN	1	01-02-11 04:30	01-02-11 04:54	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ALESSANDRO F	4	08-02-11 06:30	08-02-11 07:30	01:00	Marés	Aveiro
ALESSANDRO F	4	08-02-11 09:15	08-02-11 09:48	00:33	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
ALESSANDRO F	4	08-02-11 10:42	08-02-11 11:40	00:58	Inspeção	Aveiro
ALESSANDRO F	4	08-02-11 21:00	08-02-11 22:00	01:00	Inspeção	Aveiro
ALESSANDRO F	4	09-02-11 11:12	10-02-11 08:50	21:38	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ALESSANDRO F	4	10-02-11 08:50	11-02-11 08:05	23:15	Cais Ocupado	Leixões
ALESSANDRO F	4	11-02-11 08:05	18-02-11 10:12	170:07	Mau Tempo	Leixões
ALESSANDRO F	4	18-02-11 10:12	19-02-11 10:40	24:28	Cais Ocupado	Leixões
ALESSANDRO F	4	19-02-11 10:40	19-02-11 11:00	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ALESSANDRO F	4	19-02-11 12:06	20-02-11 05:25	17:19	Cais Ocupado	Leixões
ALESSANDRO F	4	20-02-11 05:25	22-02-11 07:42	50:17	Mau Tempo	Leixões
ALESSANDRO F	4	22-02-11 07:42	22-02-11 08:36	00:54	Pilotos	Leixões
ALESSANDRO F	4	22-02-11 10:54	22-02-11 11:18	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ALESSANDRO F	4	22-02-11 13:48	22-02-11 14:12	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ALESSANDRO F	4	23-02-11 02:24	23-02-11 02:48	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
SPRING	1	14-02-11 01:00	14-02-11 08:50	07:50	Cais Ocupado	Sines
SPRING	1	14-02-11 10:45	14-02-11 12:45	02:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SPRING	1	14-02-11 12:45	14-02-11 16:20	03:35	Manobras Navio	Sines
SPRING	1	14-02-11 16:20	14-02-11 17:35	01:15	Bancas	Sines
SPRING	1	14-02-11 21:40	14-02-11 22:15	00:35	Inspeção	Sines
SPRING	1	14-02-11 21:55	14-02-11 22:20	00:25	Manobras Navio	Sines
SPRING	1	14-02-11 22:15	15-02-11 00:55	02:40	Inspeção	Sines
SPRING	1	15-02-11 02:40	15-02-11 02:55	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SPRING	1	15-02-11 06:15	15-02-11 08:20	02:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SPRING	1	15-02-11 15:45	15-02-11 16:00	00:15	Inspeção	Sines
SPRING	1	15-02-11 18:30	15-02-11 19:05	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SPRING	1	15-02-11 22:50	16-02-11 00:10	01:20	Inspeção	Sines
SPRING	1	18-02-11 03:00	18-02-11 08:30	05:30	Luz Dia	Canical
SPRING	1	18-02-11 11:00	18-02-11 11:50	00:50	Inspeção	Canical
SPRING	1	18-02-11 12:30	18-02-11 13:00	00:30	Inspeção	Canical
SPRING	1	18-02-11 20:20	18-02-11 20:40	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
SPRING	1	18-02-11 22:20	18-02-11 22:45	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
SPRING	1	19-02-11 07:10	19-02-11 08:50	01:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
SPRING	1	19-02-11 10:05	19-02-11 11:15	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
SPRING	1	19-02-11 18:45	19-02-11 20:00	01:15	Inspeção	Canical
SPRING	1	19-02-11 20:00	20-02-11 07:30	11:30	Luz Dia	Canical
BRO GLORY	1	18-02-11 00:01	20-02-11 14:40	62:39	Cais Ocupado	Rotterdam
BRO GLORY	1	20-02-11 17:30	20-02-11 19:40	02:10	Inspeção	Rotterdam
BRO GLORY	1	20-02-11 19:40	20-02-11 20:05	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BRO GLORY	1	21-02-11 23:55	22-02-11 03:10	03:15	Ag. Documentos	Rotterdam
BRO GLORY	1	25-02-11 14:30	25-02-11 20:30	06:00	Cais Ocupado	Leixões
BRO GLORY	1	25-02-11 20:30	25-02-11 21:25	00:55	Pilotos	Leixões
BRO GLORY	1	25-02-11 23:00	25-02-11 23:50	00:50	Inspeção	Leixões
BRO GLORY	1	25-02-11 23:50	26-02-11 00:20	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERRIA NIMMER	6	20-02-11 15:45	22-02-11 10:50	43:05	Cais Ocupado	Sines
ERRIA NIMMER	6	22-02-11 11:40	22-02-11 12:50	01:10	Inspeção	Sines
ERRIA NIMMER	6	22-02-11 12:50	22-02-11 13:20	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA NIMMER	6	22-02-11 13:20	22-02-11 14:00	00:40	Inspeção	Sines
ERRIA NIMMER	6	22-02-11 19:15	22-02-11 19:45	00:30	Inspeção	Sines
ERRIA NIMMER	6	23-02-11 03:55	23-02-11 04:15	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA NIMMER	6	23-02-11 11:00	23-02-11 12:30	01:30	Pilotos	Sines
ERRIA NIMMER	6	01-03-11 20:15	01-03-11 21:00	00:45	Inspeção	Bissau
ERRIA NIMMER	6	01-03-11 21:30	01-03-11 21:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
ERRIA NIMMER	6	02-03-11 17:55	02-03-11 18:05	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
ERRIA NIMMER	6	02-03-11 23:15	03-03-11 08:10	08:55	Luz Dia	Bissau
CANSU Y	1	01-03-11 00:01	05-03-11 23:35	119:34	Cais Ocupado	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
CANSU Y	1	05-03-11 23:35	06-03-11 00:10	00:35	Pilotos	Leixões
CANSU Y	1	06-03-11 02:10	06-03-11 04:00	01:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
CANSU Y	1	09-03-11 21:15	09-03-11 21:50	00:35	Inspeção	Gonfreville
CANSU Y	1	09-03-11 22:20	10-03-11 01:10	02:50	Inspeção	Gonfreville
CANSU Y	1	10-03-11 19:20	10-03-11 20:10	00:50	Inspeção	Gonfreville
CANSU Y	1	10-03-11 20:45	10-03-11 22:00	01:15	Pilotos	Gonfreville
ENNERDALE	5	10-03-11 00:00	10-03-11 03:00	03:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ENNERDALE	5	10-03-11 04:10	10-03-11 04:45	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ENNERDALE	5	10-03-11 04:45	10-03-11 05:15	00:30	Inspeção	Sines
ENNERDALE	5	10-03-11 17:40	10-03-11 18:05	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ENNERDALE	5	10-03-11 21:00	10-03-11 22:00	01:00	Inspeção	Sines
ENNERDALE	5	10-03-11 23:30	11-03-11 00:15	00:45	Pilotos	Sines
ENNERDALE	5	11-03-11 20:24	16-03-11 07:18	106:54	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ENNERDALE	5	16-03-11 09:06	16-03-11 10:15	01:09	Inspeção	Leixões
ENNERDALE	5	16-03-11 10:30	16-03-11 10:48	00:18	Inspeção	Leixões
ENNERDALE	5	16-03-11 22:36	16-03-11 22:48	00:12	Inspeção	Leixões
ENNERDALE	5	17-03-11 05:30	17-03-11 07:00	01:30	Pilotos	Leixões
GLOBAL SEA	1	09-03-11 00:01	10-03-11 20:10	44:09	Cais Ocupado	Rotterdam
GLOBAL SEA	1	10-03-11 22:40	11-03-11 04:30	05:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
GLOBAL SEA	1	12-03-11 09:20	12-03-11 16:28	07:08	Ag. Documentos	Rotterdam
GLOBAL SEA	1	16-03-11 02:25	16-03-11 06:30	04:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	1	16-03-11 08:15	16-03-11 10:45	02:30	Inspeção	Leixões
GLOBAL SEA	1	16-03-11 10:45	16-03-11 15:30	04:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	1	17-03-11 06:35	17-03-11 14:20	07:45	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BELFAST	1	13-03-11 00:01	14-03-11 05:41	29:40	Cais Ocupado	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 07:24	14-03-11 08:30	01:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 08:30	14-03-11 09:30	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 09:30	14-03-11 10:00	00:30	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 10:00	14-03-11 10:25	00:25	Manobras Navio	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 10:30	14-03-11 10:54	00:24	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 16:00	14-03-11 17:00	01:00	Manobras Navio	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 17:06	14-03-11 17:18	00:12	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	14-03-11 18:30	14-03-11 23:10	04:40	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 06:05	15-03-11 06:20	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 10:40	15-03-11 12:00	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 14:10	15-03-11 15:18	01:08	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 15:18	15-03-11 16:00	00:42	Manobras Navio	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 16:30	15-03-11 16:55	00:25	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	15-03-11 21:40	15-03-11 22:10	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	16-03-11 01:45	16-03-11 02:18	00:33	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	16-03-11 03:15	16-03-11 03:30	00:15	Inspeção	Sines
MAERSK BELFAST	1	16-03-11 03:45	16-03-11 04:30	00:45	Trab. manutenção Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	16-03-11 10:35	16-03-11 11:30	00:55	Trab. manutenção Terminal	Sines
MAERSK BELFAST	1	16-03-11 16:25	16-03-11 19:20	02:55	Manobras Navio	Sines
MAERSK BELFAST	1	17-03-11 19:48	18-03-11 08:10	12:22	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BELFAST	1	18-03-11 10:55	18-03-11 12:00	01:05	Inspeção	Leixões
MAERSK BELFAST	1	18-03-11 12:00	18-03-11 13:00	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BELFAST	1	18-03-11 13:10	18-03-11 13:48	00:38	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BELFAST	1	18-03-11 23:00	19-03-11 00:00	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BELFAST	1	19-03-11 00:30	19-03-11 01:30	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BELFAST	1	19-03-11 03:50	19-03-11 10:15	06:25	Inspeção	Leixões
MAERSK BELFAST	1	19-03-11 11:50	19-03-11 12:40	00:50	Inspeção	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	5	15-03-11 00:01	16-03-11 14:30	38:29	Cais Ocupado	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	5	16-03-11 15:45	16-03-11 16:30	00:45	Inspeção	Rotterdam

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
ATLANTIS ANTIBE	5	16-03-11 17:55	16-03-11 19:05	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	5	16-03-11 20:15	16-03-11 20:30	00:15	Inspeção	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	5	17-03-11 08:00	17-03-11 09:30	01:30	Inspeção	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	5	17-03-11 09:50	17-03-11 10:45	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	5	21-03-11 16:15	21-03-11 17:55	01:40	Manobras outros navios	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	21-03-11 19:10	21-03-11 19:40	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	21-03-11 19:40	21-03-11 20:15	00:35	Inspeção	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	21-03-11 23:22	22-03-11 00:13	00:51	Inspeção	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	22-03-11 07:00	22-03-11 07:25	00:25	Mau Tempo	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	22-03-11 23:30	23-03-11 00:20	00:50	Manobras Navio	Sines
ATLANTIS ANTIBE	5	23-03-11 00:50	23-03-11 01:25	00:35	Manobras Navio	Sines
EMERALD STARS	1	20-03-11 19:48	21-03-11 23:24	27:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 01:30	22-03-11 02:15	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 02:15	22-03-11 02:45	00:30	Inspeção	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 07:00	22-03-11 07:25	00:25	Mau Tempo	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 09:35	22-03-11 10:00	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 10:40	22-03-11 13:00	02:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 18:18	22-03-11 18:24	00:06	Inspeção	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 18:24	22-03-11 22:00	03:36	Ag. Documentos	Sines
EMERALD STARS	1	22-03-11 22:00	23-03-11 01:00	03:00	Pilotos	Sines
EMERALD STARS	1	24-03-11 01:30	25-03-11 12:42	35:12	Cais Ocupado	Huelva
EMERALD STARS	1	25-03-11 15:12	25-03-11 16:24	01:12	Inspeção	Huelva
EMERALD STARS	1	27-03-11 17:12	27-03-11 18:00	00:48	Inspeção	Huelva
TRANS ALINA	5	27-03-11 04:25	27-03-11 10:05	05:40	Luz Dia	Aveiro
TRANS ALINA	5	27-03-11 10:05	27-03-11 10:30	00:25	Pilotos	Aveiro
TRANS ALINA	5	27-03-11 12:35	27-03-11 13:10	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
TRANS ALINA	5	27-03-11 14:10	27-03-11 15:15	01:05	Inspeção	Aveiro
TRANS ALINA	5	28-03-11 06:30	28-03-11 10:00	03:30	Marés	Aveiro
TRANS ALINA	5	28-03-11 15:40	31-03-11 07:40	64:00	Cais Ocupado	Leixões
TRANS ALINA	5	31-03-11 07:40	31-03-11 08:30	00:50	Pilotos	Leixões
TRANS ALINA	5	31-03-11 10:25	31-03-11 11:00	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
SIGAS MARGRETH	3	29-03-11 04:18	29-03-11 08:00	03:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS MARGRETH	3	29-03-11 09:15	29-03-11 09:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS MARGRETH	3	29-03-11 09:30	29-03-11 13:00	03:30	Inspeção	Sines
SIGAS MARGRETH	3	29-03-11 18:50	29-03-11 19:00	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS MARGRETH	3	30-03-11 02:25	30-03-11 02:30	00:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS MARGRETH	3	30-03-11 04:30	30-03-11 04:40	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS MARGRETH	3	02-04-11 14:30	05-04-11 11:30	69:00	Cais Ocupado	Terneuzen
SIGAS MARGRETH	3	05-04-11 11:30	05-04-11 12:14	00:44	Pilotos	Terneuzen
SIGAS MARGRETH	3	05-04-11 16:40	05-04-11 19:10	02:30	Inspeção	Terneuzen
AUTEIL	6	04-04-11 00:01	04-04-11 19:54	19:53	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AUTEIL	6	04-04-11 21:15	04-04-11 21:45	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AUTEIL	6	04-04-11 21:45	05-04-11 04:50	07:05	Inspeção	Sines
AUTEIL	6	05-04-11 13:55	05-04-11 14:15	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AUTEIL	6	05-04-11 21:15	05-04-11 21:25	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AUTEIL	6	09-04-11 22:30	11-04-11 02:18	27:48	Cais Ocupado	Terneuzen
AUTEIL	6	11-04-11 07:38	11-04-11 10:30	02:52	Inspeção	Terneuzen
AL MAHBOOBAH	1	08-04-11 19:40	08-04-11 21:50	02:10	Cais Ocupado	Sines
AL MAHBOOBAH	1	08-04-11 23:45	09-04-11 00:15	00:30	Inspeção	Sines
AL MAHBOOBAH	1	09-04-11 00:20	09-04-11 01:50	01:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	1	09-04-11 05:20	09-04-11 05:35	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	1	09-04-11 07:35	09-04-11 08:00	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	1	09-04-11 15:35	09-04-11 15:55	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	1	09-04-11 18:00	09-04-11 19:35	01:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
AL MAHBOOBAB	1	15-04-11 21:18	15-04-11 22:25	<b>01:07</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
AL MAHBOOBAB	1	15-04-11 22:00	16-04-11 01:00	<b>03:00</b>	Inspeção	Bissau
AL MAHBOOBAB	1	16-04-11 17:30	17-04-11 08:00	<b>14:30</b>	Marés	Bissau
AL MAHBOOBAB	1	17-04-11 09:15	17-04-11 11:37	<b>02:22</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
AL MAHBOOBAB	1	18-04-11 06:00	18-04-11 09:20	<b>03:20</b>	Marés	Bissau
GOVIKEN	1	11-04-11 00:01	11-04-11 20:45	<b>20:44</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	1	11-04-11 20:45	11-04-11 22:32	<b>01:47</b>	Manobras outros navios	Sines
GOVIKEN	1	12-04-11 00:30	12-04-11 01:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	1	12-04-11 01:00	12-04-11 01:30	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
GOVIKEN	1	12-04-11 01:30	12-04-11 02:00	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Sines
GOVIKEN	1	12-04-11 09:18	12-04-11 09:36	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	1	12-04-11 23:36	12-04-11 23:42	<b>00:06</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	1	14-04-11 02:30	16-04-11 07:24	<b>52:54</b>	Cais Ocupado	Huelva
GOVIKEN	1	16-04-11 10:00	16-04-11 11:12	<b>01:12</b>	Inspeção	Huelva
GOVIKEN	1	16-04-11 15:36	16-04-11 23:24	<b>07:48</b>	Manobras Navio	Huelva
MRC HATICE ANA	1	11-04-11 22:45	13-04-11 07:45	<b>33:00</b>	Cais Ocupado	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	13-04-11 09:30	13-04-11 10:30	<b>01:00</b>	Inspeção	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	13-04-11 10:45	13-04-11 11:00	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	13-04-11 11:55	13-04-11 12:50	<b>00:55</b>	Inspeção	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	14-04-11 02:55	14-04-11 03:45	<b>00:50</b>	Inspeção	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	14-04-11 03:45	14-04-11 08:00	<b>04:15</b>	Luz Dia	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	14-04-11 08:00	14-04-11 11:55	<b>03:55</b>	Marés	Aveiro
MRC HATICE ANA	1	14-04-11 14:30	18-04-11 19:50	<b>101:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
MRC HATICE ANA	1	18-04-11 19:50	18-04-11 20:45	<b>00:55</b>	Pilotos	Leixões
MRC HATICE ANA	1	18-04-11 21:50	18-04-11 22:50	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MRC HATICE ANA	1	18-04-11 22:50	18-04-11 23:55	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MRC HATICE ANA	1	19-04-11 01:50	19-04-11 03:05	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MRC HATICE ANA	1	19-04-11 12:20	19-04-11 13:15	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MRC HATICE ANA	1	19-04-11 16:15	19-04-11 18:30	<b>02:15</b>	Manobras outros navios	Leixões
MAERSK BRISTOL	1	14-04-11 00:01	16-04-11 16:35	<b>64:34</b>	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BRISTOL	1	16-04-11 19:42	16-04-11 20:30	<b>00:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	1	17-04-11 20:30	17-04-11 23:00	<b>02:30</b>	Marés	Leixões
MAERSK BRISTOL	1	21-04-11 03:38	26-04-11 15:58	<b>132:20</b>	Cais Ocupado	Dunkirk
MAERSK BRISTOL	1	26-04-11 20:49	26-04-11 22:25	<b>01:36</b>	Inspeção	Dunkirk
MAERSK BRISTOL	1	26-04-11 22:45	27-04-11 13:40	<b>14:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Dunkirk
MAERSK BRISTOL	1	27-04-11 14:38	27-04-11 19:00	<b>04:22</b>	Reboques/Amarração	Dunkirk
CORAL OBELIA	4	22-04-11 00:01	22-04-11 09:12	<b>09:11</b>	Cais Ocupado	Sines
CORAL OBELIA	4	22-04-11 10:48	22-04-11 11:30	<b>00:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CORAL OBELIA	4	23-04-11 11:36	23-04-11 12:48	<b>01:12</b>	Inspeção	Sines
CORAL OBELIA	4	23-04-11 17:36	23-04-11 17:54	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CORAL OBELIA	4	27-04-11 18:00	29-04-11 18:12	<b>48:12</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
CORAL OBELIA	4	30-04-11 00:48	30-04-11 04:12	<b>03:24</b>	Inspeção	Terneuzen
PATRICIA	1	20-04-11 00:12	21-04-11 14:54	<b>38:42</b>	Cais Ocupado	Leixões
PATRICIA	1	21-04-11 16:24	21-04-11 17:00	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATRICIA	1	21-04-11 17:00	21-04-11 17:30	<b>00:30</b>	Inspeção	Leixões
PATRICIA	1	21-04-11 17:30	21-04-11 18:50	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATRICIA	1	21-04-11 22:42	21-04-11 23:18	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATRICIA	1	22-04-11 00:42	22-04-11 01:30	<b>00:48</b>	Inspeção	Leixões
PATRICIA	1	22-04-11 21:30	24-04-11 01:00	<b>27:30</b>	Cais Ocupado	Sines
PATRICIA	1	24-04-11 02:42	24-04-11 03:36	<b>00:54</b>	Inspeção	Sines
PATRICIA	1	24-04-11 18:06	24-04-11 18:18	<b>00:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATRICIA	1	25-04-11 02:30	25-04-11 03:30	<b>01:00</b>	Pilotos	Sines
PATRICIA	1	25-04-11 22:36	26-04-11 07:30	<b>08:54</b>	Cais Ocupado	Huelva
PATRICIA	1	26-04-11 07:30	26-04-11 14:30	<b>07:00</b>	Trab. manutenção Terminal	Huelva

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
PATRICIA	1	26-04-11 16:18	26-04-11 17:30	01:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
PATRICIA	1	27-04-11 00:18	27-04-11 04:30	04:12	Inspeção	Huelva
PATRICIA	1	27-04-11 10:18	27-04-11 12:40	02:22	Inspeção	Huelva
PATRICIA	1	28-04-11 16:30	28-04-11 18:00	01:30	Inspeção	Huelva
GLOBAL EARTH	1	24-04-11 22:45	25-04-11 07:30	08:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
GLOBAL EARTH	1	25-04-11 09:30	25-04-11 10:30	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
GLOBAL EARTH	1	25-04-11 11:20	25-04-11 12:15	00:55	Inspeção	Lisboa
GLOBAL EARTH	1	25-04-11 21:40	25-04-11 22:55	01:15	Inspeção	Lisboa
GLOBAL EARTH	1	26-04-11 22:15	26-04-11 22:50	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL EARTH	1	26-04-11 23:05	27-04-11 00:05	01:00	Inspeção	Leixões
GLOBAL EARTH	1	27-04-11 00:05	27-04-11 00:30	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL EARTH	1	27-04-11 02:35	27-04-11 03:45	01:10	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL EARTH	1	27-04-11 03:45	27-04-11 04:10	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL EARTH	1	28-04-11 00:10	28-04-11 00:30	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
LADY SHANA	4	06-05-11 05:10	06-05-11 23:30	18:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY SHANA	4	06-05-11 23:30	07-05-11 00:10	00:40	Manobras outros navios	Sines
LADY SHANA	4	07-05-11 01:50	07-05-11 02:15	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY SHANA	4	07-05-11 02:15	07-05-11 02:40	00:25	Inspeção	Sines
LADY SHANA	4	07-05-11 10:30	07-05-11 10:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY SHANA	4	07-05-11 11:30	07-05-11 11:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY SHANA	4	11-05-11 07:24	12-05-11 22:10	38:46	Cais Ocupado	Terneuzen
LADY SHANA	4	13-05-11 04:05	13-05-11 06:00	01:55	Inspeção	Terneuzen
BOMAR VENUS	1	24-04-11 03:45	28-04-11 10:30	102:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	28-04-11 13:25	28-04-11 21:20	07:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	28-04-11 21:20	29-04-11 00:40	03:20	Inspeção	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	29-04-11 00:50	29-04-11 01:20	00:30	Inspeção	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	29-04-11 08:10	30-04-11 23:10	39:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	01-05-11 09:00	01-05-11 20:10	11:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR VENUS	1	05-05-11 12:25	05-05-11 13:10	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR VENUS	1	05-05-11 14:00	05-05-11 15:30	01:30	Manobras Navio	Leixões
BOMAR VENUS	1	05-05-11 15:30	05-05-11 16:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR VENUS	1	05-05-11 22:05	05-05-11 22:15	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR VENUS	1	06-05-11 05:15	06-05-11 06:10	00:55	Manobras Navio	Leixões
BRITA MAERSK	1	01-05-11 00:01	01-05-11 20:10	20:09	Cais Ocupado	Leixões
BRITA MAERSK	1	01-05-11 20:10	02-05-11 15:06	18:56	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BRITA MAERSK	1	02-05-11 16:45	02-05-11 17:50	01:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BRITA MAERSK	1	02-05-11 18:15	02-05-11 18:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BRITA MAERSK	1	06-05-11 23:20	07-05-11 16:35	17:15	Cais Ocupado	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	07-05-11 19:50	07-05-11 20:20	00:30	Inspeção	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	07-05-11 20:35	07-05-11 21:30	00:55	Inspeção	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	07-05-11 21:30	08-05-11 00:50	03:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	08-05-11 01:15	08-05-11 01:25	00:10	Inspeção	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	09-05-11 03:45	09-05-11 04:00	00:15	Inspeção	Rotterdam
BRITA MAERSK	1	09-05-11 04:35	09-05-11 05:30	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
JOHANN ESSBERG	1	01-05-11 00:01	02-05-11 11:00	34:59	Cais Ocupado	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	02-05-11 12:05	02-05-11 12:30	00:25	Inspeção	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	02-05-11 13:10	02-05-11 13:30	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	02-05-11 14:00	02-05-11 15:00	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	03-05-11 05:50	03-05-11 06:40	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	03-05-11 08:12	03-05-11 10:00	01:48	Pilotos	Bilbao
JOHANN ESSBERG	1	03-05-11 20:30	03-05-11 20:45	00:15	Inspeção	Gijon
JOHANN ESSBERG	1	03-05-11 21:20	04-05-11 06:50	09:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Gijon
JOHANN ESSBERG	1	04-05-11 21:00	04-05-11 22:15	01:15	Bancas	Gijon
JOHANN ESSBERG	1	04-05-11 22:15	05-05-11 10:15	12:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Gijon

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
GLOBAL RIVER	1	01-05-11 19:25	03-05-11 09:40	<b>38:15</b>	Cais Ocupado	Tarragona
GLOBAL RIVER	1	03-05-11 12:30	03-05-11 20:06	<b>07:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Tarragona
GLOBAL RIVER	1	04-05-11 07:40	04-05-11 09:30	<b>01:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Tarragona
GLOBAL RIVER	1	04-05-11 16:40	04-05-11 20:45	<b>04:05</b>	Ag. Documentos	Tarragona
GLOBAL RIVER	1	05-05-11 10:00	05-05-11 10:15	<b>00:15</b>	Inspeção	Valencia
MARGHERITA IUL	1	12-05-11 06:06	17-05-11 22:00	<b>135:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	1	17-05-11 23:24	17-05-11 23:48	<b>00:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	1	17-05-11 23:48	18-05-11 00:24	<b>00:36</b>	Inspeção	Sines
MARGHERITA IUL	1	18-05-11 22:30	18-05-11 22:45	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	1	20-05-11 03:06	20-05-11 20:42	<b>17:36</b>	Cais Ocupado	Huelva
MARGHERITA IUL	1	20-05-11 23:30	21-05-11 00:42	<b>01:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
BOMAR MARS	1	19-05-11 11:45	19-05-11 13:10	<b>01:25</b>	Inspeção	Rotterdam
BOMAR MARS	1	19-05-11 14:00	19-05-11 16:25	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR MARS	1	20-05-11 19:45	20-05-11 20:45	<b>01:00</b>	Pilotos	Rotterdam
BOMAR MARS	1	24-05-11 14:15	26-05-11 02:00	<b>35:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
BOMAR MARS	1	26-05-11 04:10	26-05-11 06:30	<b>02:20</b>	Inspeção	Leixões
BOMAR MARS	1	26-05-11 06:50	26-05-11 07:10	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MARGHERITA IUL	2	22-05-11 18:54	23-05-11 23:30	<b>28:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	2	23-05-11 23:30	24-05-11 00:36	<b>01:06</b>	Manobras outros navios	Sines
MARGHERITA IUL	2	24-05-11 01:45	24-05-11 02:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	2	24-05-11 11:45	24-05-11 12:00	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	2	24-05-11 16:55	24-05-11 17:35	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	2	25-05-11 06:05	25-05-11 06:20	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MARGHERITA IUL	2	26-05-11 11:42	26-05-11 19:30	<b>07:48</b>	Cais Ocupado	Huelva
MARGHERITA IUL	2	27-05-11 00:20	27-05-11 03:30	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
MARGHERITA IUL	2	27-05-11 22:06	28-05-11 00:48	<b>02:42</b>	Manobras Navio	Huelva
PULI	3	28-05-11 19:00	29-05-11 04:45	<b>09:45</b>	Cais Ocupado	Sines
PULI	3	29-05-11 06:00	29-05-11 07:00	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PULI	3	29-05-11 07:50	29-05-11 08:10	<b>00:20</b>	Inspeção	Sines
PULI	3	31-05-11 03:40	31-05-11 04:15	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PULI	3	31-05-11 04:45	31-05-11 05:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PULI	3	31-05-11 05:35	31-05-11 07:40	<b>02:05</b>	Manobras Navio	Sines
PULI	3	01-06-11 23:00	03-06-11 22:40	<b>47:40</b>	Cais Ocupado	Leixões
PULI	3	03-06-11 22:40	04-06-11 01:00	<b>02:20</b>	Manobras outros navios	Leixões
PULI	3	04-06-11 03:30	04-06-11 04:15	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PULI	3	04-06-11 21:45	04-06-11 22:20	<b>00:35</b>	Manobras Navio	Leixões
OCEAN PRIMERO	121	29-05-11 00:01	30-05-11 08:30	<b>32:29</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	121	30-05-11 10:45	30-05-11 16:24	<b>05:39</b>	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMERO	121	31-05-11 05:25	31-05-11 05:40	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	121	02-06-11 07:30	02-06-11 11:00	<b>03:30</b>	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMERO	121	02-06-11 19:14	02-06-11 20:54	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
OCEAN PRIMERO	121	03-06-11 13:18	03-06-11 19:30	<b>06:12</b>	Manobras Navio	Huelva
OCEAN PRIMERO	121	03-06-11 21:30	03-06-11 22:30	<b>01:00</b>	Pilotos	Huelva
HAVVA ANA	3	05-06-11 03:30	05-06-11 05:00	<b>01:30</b>	Inspeção	Antuérpia
HAVVA ANA	3	05-06-11 05:00	05-06-11 19:45	<b>14:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Antuérpia
HAVVA ANA	3	11-06-11 04:45	11-06-11 05:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HAVVA ANA	3	11-06-11 05:30	11-06-11 06:35	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
LADY MARTINE	9	09-06-11 00:16	11-06-11 12:00	<b>59:44</b>	Cais Ocupado	Sines
LADY MARTINE	9	09-06-11 13:12	09-06-11 13:30	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	9	09-06-11 23:55	10-06-11 00:30	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	9	10-06-11 08:20	10-06-11 08:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	9	16-06-11 12:30	20-06-11 22:24	<b>105:54</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
LADY MARTINE	9	21-06-11 05:00	21-06-11 13:45	<b>08:45</b>	Inspeção	Terneuzen
LADY MARTINE	9	22-06-11 08:15	22-06-11 09:00	<b>00:45</b>	Bancas	Terneuzen

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 07:05	15-06-11 08:00	00:55	Inspeção	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 12:00	15-06-11 12:10	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 19:15	15-06-11 19:25	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 22:10	15-06-11 22:55	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	16-06-11 00:20	16-06-11 00:55	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	16-06-11 03:55	16-06-11 04:45	00:50	Inspeção	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	20-06-11 20:10	22-06-11 17:45	45:35	Cais Ocupado	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	22-06-11 17:45	22-06-11 19:20	01:35	Pilotos	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	22-06-11 22:45	23-06-11 01:05	02:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	23-06-11 01:20	23-06-11 02:30	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	23-06-11 09:35	23-06-11 15:20	05:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
MRC HATICE ANA	2	15-06-11 00:01	15-06-11 22:15	22:14	Cais Ocupado	Rotterdam
MRC HATICE ANA	2	16-06-11 01:50	16-06-11 02:30	00:40	Inspeção	Rotterdam
MRC HATICE ANA	2	16-06-11 03:05	16-06-11 04:20	01:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
MRC HATICE ANA	2	16-06-11 15:10	16-06-11 17:45	02:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
MRC HATICE ANA	2	16-06-11 18:30	16-06-11 19:30	01:00	Pilotos	Rotterdam
LUKE	1	17-06-11 09:12	17-06-11 11:18	02:06	Cais Ocupado	Sines
LUKE	1	17-06-11 13:30	17-06-11 18:30	05:00	Inspeção	Sines
LUKE	1	17-06-11 19:00	17-06-11 19:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LUKE	1	18-06-11 04:30	19-06-11 08:00	27:30	Preparação tanques navio	Sines
LUKE	1	19-06-11 10:40	19-06-11 15:00	04:20	Inspeção	Sines
LUKE	1	19-06-11 15:10	19-06-11 15:35	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LUKE	1	21-06-11 03:24	21-06-11 03:36	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LUKE	1	22-06-11 11:00	23-06-11 02:30	15:30	Cais Ocupado	Huelva
LUKE	1	23-06-11 07:30	23-06-11 08:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
LUKE	1	23-06-11 08:20	23-06-11 09:36	01:16	Inspeção	Huelva
LUKE	1	23-06-11 13:30	23-06-11 14:35	01:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
ANGELINA AMOR	8	23-06-11 06:30	23-06-11 22:30	16:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 00:10	24-06-11 01:00	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 03:42	24-06-11 05:30	01:48	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 05:30	24-06-11 06:00	00:30	Inspeção	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 07:10	24-06-11 07:48	00:38	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 12:42	24-06-11 16:18	03:36	Inspeção	Sines
ANGELINA AMOR	8	24-06-11 18:18	24-06-11 18:24	00:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	25-06-11 03:05	25-06-11 03:30	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	25-06-11 06:12	25-06-11 06:24	00:12	Inspeção	Sines
ANGELINA AMOR	8	25-06-11 12:12	25-06-11 12:18	00:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	26-06-11 00:45	26-06-11 01:06	00:21	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	26-06-11 03:00	26-06-11 05:06	02:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	26-06-11 17:54	26-06-11 18:12	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ANGELINA AMOR	8	28-06-11 06:00	28-06-11 12:48	06:48	Cais Ocupado	Leixões
ANGELINA AMOR	8	28-06-11 15:40	28-06-11 16:24	00:44	Inspeção	Leixões
ANGELINA AMOR	8	28-06-11 22:36	28-06-11 23:12	00:36	Inspeção	Leixões
ANGELINA AMOR	8	29-06-11 07:48	29-06-11 09:00	01:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ANGELINA AMOR	8	29-06-11 17:54	29-06-11 18:36	00:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ANGELINA AMOR	8	30-06-11 03:30	30-06-11 09:00	05:30	Manobras Navio	Leixões
LUKE	2	25-06-11 08:00	25-06-11 09:12	01:12	Manobras outros navios	Leixões
LUKE	2	25-06-11 10:24	25-06-11 11:00	00:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
LUKE	2	25-06-11 11:00	25-06-11 11:30	00:30	Inspeção	Leixões
LUKE	2	25-06-11 12:06	25-06-11 13:06	01:00	Bancas	Leixões
LUKE	2	26-06-11 12:55	26-06-11 13:10	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
LUKE	2	26-06-11 16:30	26-06-11 17:30	01:00	Manobras Navio	Leixões
LUKE	2	26-06-11 18:00	26-06-11 19:12	01:12	Inspeção	Leixões
LUKE	2	26-06-11 20:45	26-06-11 21:45	01:00	Pilotos	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
LUKE	2	28-06-11 11:18	02-07-11 04:48	<b>89:30</b>	Cais Ocupado	Huelva
LUKE	2	02-07-11 08:15	02-07-11 09:10	<b>00:55</b>	Inspeção	Huelva
LUKE	2	02-07-11 09:10	02-07-11 10:48	<b>01:38</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
ZEINEP A	1	25-06-11 00:01	27-06-11 08:20	<b>56:19</b>	Ag Análises	Tarragona
ZEINEP A	1	27-06-11 10:00	27-06-11 13:30	<b>03:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Tarragona
ZEINEP A	1	28-06-11 14:35	28-06-11 16:10	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Valencia
SIGAS ETRICK	3	30-06-11 00:01	30-06-11 05:50	<b>05:49</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	30-06-11 07:05	30-06-11 07:30	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	30-06-11 07:30	30-06-11 08:00	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
SIGAS ETRICK	3	30-06-11 08:00	30-06-11 09:10	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	01-07-11 08:15	01-07-11 08:30	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	01-07-11 11:50	01-07-11 12:00	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	01-07-11 12:35	01-07-11 14:35	<b>02:00</b>	Manobras Navio	Sines
SIGAS ETRICK	3	01-07-11 15:50	01-07-11 17:10	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	3	06-07-11 01:25	07-07-11 03:50	<b>26:25</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
SIGAS ETRICK	3	07-07-11 03:50	07-07-11 05:15	<b>01:25</b>	Pilotos	Terneuzen
SIGAS ETRICK	3	07-07-11 09:30	07-07-11 10:30	<b>01:00</b>	Inspeção	Terneuzen
SIGAS ETRICK	3	07-07-11 10:30	07-07-11 14:15	<b>03:45</b>	Ag Análises	Terneuzen
EBERHARDT ARTI	1	01-07-11 05:30	01-07-11 17:00	<b>11:30</b>	Preparação tanques navio	Sines
EBERHARDT ARTI	1	01-07-11 17:00	02-07-11 08:24	<b>15:24</b>	Cais Ocupado	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 04:25	02-07-11 08:45	<b>04:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 10:45	02-07-11 12:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 12:00	02-07-11 12:45	<b>00:45</b>	Inspeção	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 12:45	02-07-11 14:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 16:36	02-07-11 16:45	<b>00:09</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 20:15	02-07-11 20:30	<b>00:15</b>	Inspeção	Sines
EBERHARDT ARTI	1	02-07-11 20:30	03-07-11 00:24	<b>03:54</b>	Ag Análises	Sines
EBERHARDT ARTI	1	03-07-11 10:15	03-07-11 10:30	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	03-07-11 03:18	03-07-11 03:30	<b>00:12</b>	Inspeção	Sines
EBERHARDT ARTI	1	03-07-11 18:50	03-07-11 19:10	<b>00:20</b>	Inspeção	Sines
EBERHARDT ARTI	1	03-07-11 19:24	03-07-11 19:42	<b>00:18</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	03-07-11 21:36	04-07-11 04:36	<b>07:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	04-07-11 01:24	04-07-11 01:48	<b>00:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	04-07-11 02:00	04-07-11 02:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EBERHARDT ARTI	1	04-07-11 12:30	04-07-11 15:00	<b>02:30</b>	Inspeção	Sines
EBERHARDT ARTI	1	04-07-11 15:00	04-07-11 20:00	<b>05:00</b>	Bancas	Sines
EBERHARDT ARTI	1	05-07-11 20:18	05-07-11 21:24	<b>01:06</b>	Inspeção	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	06-07-11 01:18	06-07-11 01:30	<b>00:12</b>	Inspeção	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	06-07-11 12:42	06-07-11 13:30	<b>00:48</b>	Inspeção	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	06-07-11 18:18	06-07-11 18:24	<b>00:06</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	06-07-11 22:24	06-07-11 22:48	<b>00:24</b>	Inspeção	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	07-07-11 05:54	07-07-11 07:00	<b>01:06</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	07-07-11 08:00	07-07-11 11:42	<b>03:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	07-07-11 12:06	07-07-11 13:54	<b>01:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	07-07-11 16:30	07-07-11 17:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EBERHARDT ARTI	1	08-07-11 01:36	08-07-11 02:00	<b>00:24</b>	Manobras Navio	Leixões
LADY MARTINE	10	06-07-11 00:00	06-07-11 20:00	<b>20:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	10	06-07-11 21:05	06-07-11 22:30	<b>01:25</b>	Inspeção	Sines
LADY MARTINE	10	06-07-11 22:30	07-07-11 00:30	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	10	07-07-11 08:40	07-07-11 18:10	<b>09:30</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
LADY MARTINE	10	07-07-11 21:15	07-07-11 21:20	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY MARTINE	10	08-07-11 06:18	08-07-11 19:00	<b>12:42</b>	Bancas	Sines
LADY MARTINE	10	13-07-11 06:15	15-07-11 06:05	<b>47:50</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
LADY MARTINE	10	15-07-11 12:05	15-07-11 16:35	<b>04:30</b>	Ag Análises	Terneuzen

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
PATNOS	1	11-07-11 00:01	11-07-11 02:30	02:29	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	1	11-07-11 04:00	11-07-11 04:40	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	1	11-07-11 04:40	11-07-11 05:40	01:00	Inspeção	Sines
PATNOS	1	12-07-11 17:00	13-07-11 22:45	29:45	Cais Ocupado	Leixões
PATNOS	1	13-07-11 22:45	14-07-11 02:00	03:15	Marés	Leixões
PATNOS	1	14-07-11 02:00	18-07-11 02:15	96:15	Cais Ocupado	Leixões
PATNOS	1	18-07-11 11:42	18-07-11 12:36	00:54	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	1	18-07-11 19:12	18-07-11 19:48	00:36	Inspeção	Leixões
PATNOS	1	19-07-11 11:30	19-07-11 15:00	03:30	Pilotos	Leixões
OCEAN PRIMERO	122	14-07-11 12:00	14-07-11 19:42	07:42	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	122	14-07-11 19:42	14-07-11 20:00	00:18	Pilotos	Sines
OCEAN PRIMERO	122	14-07-11 21:35	14-07-11 22:00	00:25	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMERO	122	15-07-11 08:30	15-07-11 18:30	10:00	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	122	15-07-11 19:42	15-07-11 20:48	01:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	122	16-07-11 05:30	16-07-11 06:30	01:00	Pilotos	Sines
OCEAN PRIMERO	122	17-07-11 09:12	19-07-11 21:12	60:00	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMERO	122	19-07-11 23:00	20-07-11 00:06	01:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
OCEAN PRIMERO	122	20-07-11 00:06	20-07-11 00:48	00:42	Inspeção	Huelva
OCEAN PRIMERO	122	20-07-11 13:40	20-07-11 14:40	01:00	Pilotos	Huelva
MRC SEMIRAMIS	1	16-07-11 23:35	17-07-11 07:32	07:57	Luz Dia	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	17-07-11 07:32	17-07-11 08:25	00:53	Pilotos	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	17-07-11 09:25	17-07-11 09:45	00:20	Inspeção	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	17-07-11 09:45	17-07-11 10:10	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	17-07-11 12:00	17-07-11 12:55	00:55	Inspeção	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	18-07-11 03:45	18-07-11 04:40	00:55	Inspeção	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	18-07-11 06:00	18-07-11 10:45	04:45	Marés	Aveiro
MRC SEMIRAMIS	1	18-07-11 14:05	24-07-11 08:17	138:12	Cais Ocupado	Leixões
MRC SEMIRAMIS	1	24-07-11 10:20	24-07-11 11:00	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MRC SEMIRAMIS	1	24-07-11 11:00	24-07-11 11:35	00:35	Inspeção	Leixões
MRC SEMIRAMIS	1	25-07-11 03:00	25-07-11 03:55	00:55	Inspeção	Leixões
MRC SEMIRAMIS	1	25-07-11 08:45	25-07-11 10:00	01:15	Pilotos	Leixões
PATNOS	2	12-07-11 17:24	18-07-11 02:10	128:46	Cais Ocupado	Leixões
PATNOS	2	18-07-11 04:06	18-07-11 11:45	07:39	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	2	19-07-11 17:45	20-07-11 21:50	28:05	Cais Ocupado	Leixões
PATNOS	2	21-07-11 00:06	21-07-11 00:48	00:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	2	21-07-11 23:00	21-07-11 23:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	2	22-07-11 00:36	22-07-11 02:06	01:30	Manobras Navio	Leixões
PATNOS	2	22-07-11 02:24	22-07-11 02:42	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	2	22-07-11 08:06	22-07-11 08:12	00:06	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	2	22-07-11 08:12	22-07-11 08:30	00:18	Manobras Navio	Leixões
PATNOS	2	23-07-11 19:30	23-07-11 23:48	04:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	2	24-07-11 00:00	24-07-11 01:00	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	2	24-07-11 03:00	24-07-11 03:30	00:30	Inspeção	Sines
PATNOS	2	25-07-11 15:00	25-07-11 15:24	00:24	Manobras Navio	Sines
PATNOS	2	25-07-11 18:54	25-07-11 20:00	01:06	Inspeção	Sines
PATNOS	2	26-07-11 09:15	26-07-11 11:10	01:55	Pilotos	Sines
SYCHEM AMETHY	1	20-07-11 14:05	20-07-11 22:55	08:50	Cais Ocupado	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	21-07-11 04:10	21-07-11 08:25	04:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	21-07-11 16:30	21-07-11 18:30	02:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	21-07-11 20:30	21-07-11 21:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	21-07-11 23:55	22-07-11 00:45	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	22-07-11 03:45	22-07-11 04:30	00:45	Pilotos	Rotterdam
SYCHEM AMETHY	1	25-07-11 03:30	26-07-11 15:20	35:50	Cais Ocupado	Leixões
SYCHEM AMETHY	1	26-07-11 15:20	26-07-11 17:12	01:52	Manobras outros navios	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
SYCHEM AMETHY	1	26-07-11 17:12	03-08-11 00:10	<b>174:58</b>	Cais Ocupado	Leixões
SYCHEM AMETHY	1	03-08-11 02:40	03-08-11 03:45	<b>01:05</b>	Inspeção	Leixões
BOMAR MARS	3	11-07-11 23:20	13-07-11 00:01	<b>24:41</b>	Preparação tanques navio	Leixões
BOMAR MARS	3	13-07-11 00:01	22-07-11 22:05	<b>238:04</b>	Cais Ocupado	Leixões
BOMAR MARS	3	23-07-11 00:30	23-07-11 01:20	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MARS	3	23-07-11 03:05	23-07-11 04:05	<b>01:00</b>	Ag Análises	Leixões
BOMAR MARS	3	24-07-11 04:25	24-07-11 06:00	<b>01:35</b>	Inspeção	Leixões
BOMAR MARS	3	27-07-11 09:25	27-07-11 10:15	<b>00:50</b>	Inspeção	Le Havre
BOMAR MARS	3	27-07-11 10:30	27-07-11 12:00	<b>01:30</b>	Ag Análises	Le Havre
BOMAR MARS	3	27-07-11 20:00	27-07-11 21:00	<b>01:00</b>	Pilotos	Le Havre
BOMAR MARS	3	29-07-11 01:00	29-07-11 01:22	<b>00:22</b>	Inspeção	Rotterdam
BOMAR MARS	3	29-07-11 01:45	29-07-11 16:50	<b>15:05</b>	Ag Análises	Rotterdam
BOMAR MARS	3	30-07-11 11:00	30-07-11 12:25	<b>01:25</b>	Inspeção	Rotterdam
BOMAR MARS	3	30-07-11 12:50	30-07-11 14:00	<b>01:10</b>	Pilotos	Rotterdam
OCEAN PRIMERO	123	21-07-11 15:48	21-07-11 20:00	<b>04:12</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	21-07-11 20:00	22-07-11 08:00	<b>12:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	22-07-11 08:00	22-07-11 19:42	<b>11:42</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	22-07-11 20:55	22-07-11 21:10	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	23-07-11 05:00	23-07-11 05:10	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	23-07-11 07:54	23-07-11 19:18	<b>11:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	23-07-11 20:30	24-07-11 00:25	<b>03:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	123	25-07-11 11:36	27-07-11 06:42	<b>43:06</b>	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMERO	123	27-07-11 09:48	27-07-11 10:12	<b>00:24</b>	Ag Análises	Huelva
HEATHER	1	21-07-11 08:00	22-07-11 18:00	<b>34:00</b>	Cais Ocupado	Tarragona
HEATHER	1	22-07-11 19:54	22-07-11 21:15	<b>01:21</b>	Inspeção	Tarragona
HEATHER	1	22-07-11 21:15	23-07-11 08:00	<b>10:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Tarragona
HEATHER	1	25-07-11 14:30	25-07-11 15:45	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Valencia
VARKAN MARMA	4	24-07-11 00:01	25-07-11 19:15	<b>43:14</b>	Cais Ocupado	Sines
VARKAN MARMA	4	25-07-11 20:10	25-07-11 21:05	<b>00:55</b>	Inspeção	Sines
VARKAN MARMA	4	25-07-11 21:35	25-07-11 22:30	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
VARKAN MARMA	4	26-07-11 02:55	26-07-11 04:10	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
VARKAN MARMA	4	26-07-11 12:50	26-07-11 14:45	<b>01:55</b>	Ag. Documentos	Sines
VARKAN MARMA	4	03-08-11 15:00	03-08-11 16:20	<b>01:20</b>	Ag Análises	Bissau
VARKAN MARMA	4	03-08-11 16:55	03-08-11 17:15	<b>00:20</b>	Inspeção	Bissau
VARKAN MARMA	4	04-08-11 03:45	04-08-11 11:05	<b>07:20</b>	Marés	Bissau
BRO ANTON	2	26-07-11 00:01	26-07-11 12:45	<b>12:44</b>	Cais Ocupado	Sines
BRO ANTON	2	26-07-11 14:00	26-07-11 16:45	<b>02:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BRO ANTON	2	26-07-11 17:25	26-07-11 17:55	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
BRO ANTON	2	27-07-11 00:15	27-07-11 00:35	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BRO ANTON	2	27-07-11 10:30	27-07-11 12:00	<b>01:30</b>	Pilotos	Sines
BRO ANTON	2	28-07-11 09:40	29-07-11 08:20	<b>22:40</b>	Cais Ocupado	Leixões
BRO ANTON	2	29-07-11 08:20	29-07-11 13:00	<b>04:40</b>	Marés	Leixões
BRO ANTON	2	29-07-11 13:00	01-08-11 16:15	<b>75:15</b>	Cais Ocupado	Leixões
BRO ANTON	2	01-08-11 19:00	01-08-11 19:50	<b>00:50</b>	Inspeção	Leixões
BRO ANTON	2	01-08-11 22:00	02-08-11 01:20	<b>03:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BRO ANTON	2	02-08-11 08:00	02-08-11 08:25	<b>00:25</b>	Inspeção	Leixões
BRO ANTON	2	02-08-11 13:15	02-08-11 13:35	<b>00:20</b>	Inspeção	Leixões
PATNOS	3	31-07-11 05:48	31-07-11 15:42	<b>09:54</b>	Marés	Aveiro
PATNOS	3	31-07-11 15:42	31-07-11 17:12	<b>01:30</b>	Pilotos	Aveiro
PATNOS	3	31-07-11 19:00	31-07-11 20:00	<b>01:00</b>	Inspeção	Aveiro
PATNOS	3	31-07-11 20:48	31-07-11 21:00	<b>00:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
PATNOS	3	01-08-11 15:06	01-08-11 16:00	<b>00:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
PATNOS	3	01-08-11 22:12	01-08-11 22:48	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
PATNOS	3	02-08-11 02:00	02-08-11 07:00	<b>05:00</b>	Luz Dia	Aveiro

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
PATNOS	3	26-07-11 11:48	27-07-11 06:18	<b>18:30</b>	Preparação tanques navio	Sines
PATNOS	3	27-07-11 06:18	28-07-11 04:24	<b>22:06</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	3	28-07-11 06:30	28-07-11 07:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	3	28-07-11 07:30	28-07-11 08:15	<b>00:45</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	3	28-07-11 08:15	28-07-11 09:24	<b>01:09</b>	Manobras Navio	Sines
PATNOS	3	28-07-11 09:30	28-07-11 09:40	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	3	28-07-11 10:48	28-07-11 15:48	<b>05:00</b>	Ag Análises	Sines
PATNOS	3	28-07-11 17:00	28-07-11 21:12	<b>04:12</b>	Ag Análises	Sines
PATNOS	3	29-07-11 07:42	29-07-11 08:00	<b>00:18</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	3	29-07-11 09:36	29-07-11 12:54	<b>03:18</b>	Ag Análises	Sines
PATNOS	3	29-07-11 18:54	29-07-11 19:48	<b>00:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	29-07-11 09:15	29-07-11 19:12	<b>09:57</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	29-07-11 20:30	29-07-11 20:40	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	29-07-11 20:40	29-07-11 21:15	<b>00:35</b>	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMERO	124	30-07-11 06:55	30-07-11 20:15	<b>13:20</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	30-07-11 20:20	30-07-11 20:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	31-07-11 06:10	31-07-11 06:45	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	124	01-08-11 12:05	06-08-11 08:24	<b>116:19</b>	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMERO	124	06-08-11 11:30	06-08-11 12:20	<b>00:50</b>	Ag Análises	Huelva
OCEAN PRIMERO	124	07-08-11 06:00	07-08-11 07:00	<b>01:00</b>	Pilotos	Huelva
PATNOS	5	09-08-11 06:54	09-08-11 08:00	<b>01:06</b>	Inspeção	Leixões
PATNOS	5	09-08-11 08:00	09-08-11 11:54	<b>03:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PATNOS	5	11-08-11 19:36	11-08-11 20:42	<b>01:06</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	5	11-08-11 22:54	11-08-11 23:30	<b>00:36</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	5	12-08-11 16:48	12-08-11 17:30	<b>00:42</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	5	14-08-11 05:50	14-08-11 06:15	<b>00:25</b>	Pilotos	Sines
OCEAN PRIMERO	125	08-08-11 07:35	08-08-11 13:05	<b>05:30</b>	Cais Ocupado	Sines
OCEAN PRIMERO	125	08-08-11 14:45	08-08-11 15:05	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	125	09-08-11 09:50	09-08-11 10:50	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	125	09-08-11 20:00	09-08-11 20:15	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
OCEAN PRIMERO	125	10-08-11 06:10	10-08-11 07:30	<b>01:20</b>	Inspeção	Sines
OCEAN PRIMERO	125	11-08-11 14:05	11-08-11 18:40	<b>04:35</b>	Cais Ocupado	Huelva
OCEAN PRIMERO	125	11-08-11 21:30	11-08-11 22:12	<b>00:42</b>	Ag Análises	Huelva
OCEAN PRIMERO	125	12-08-11 07:00	12-08-11 19:30	<b>12:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
CLAUS	2	08-08-11 00:01	11-08-11 16:00	<b>87:59</b>	Cais Ocupado	Leixões
CLAUS	2	16-08-11 23:15	18-08-11 19:00	<b>43:45</b>	Cais Ocupado	Amesterdão
CLAUS	2	18-08-11 23:50	19-08-11 03:35	<b>03:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Amesterdão
CLAUS	2	19-08-11 04:15	19-08-11 04:25	<b>00:10</b>	Inspeção	Amesterdão
CLAUS	2	19-08-11 13:30	19-08-11 14:05	<b>00:35</b>	Inspeção	Amesterdão
CLAUS	2	19-08-11 14:30	19-08-11 15:45	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Amesterdão
MAERSK MUROT?	1	11-08-11 23:54	13-08-11 03:12	<b>27:18</b>	Cais Ocupado	Sines
MAERSK MUROT?	1	13-08-11 05:00	13-08-11 06:00	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK MUROT?	1	13-08-11 06:24	13-08-11 11:30	<b>05:06</b>	Manobras Navio	Sines
MAERSK MUROT?	1	13-08-11 13:00	13-08-11 13:10	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
MAERSK MUROT?	1	13-08-11 13:10	13-08-11 13:30	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK MUROT?	1	13-08-11 15:20	13-08-11 15:30	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
MAERSK MUROT?	1	14-08-11 05:18	14-08-11 05:42	<b>00:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK MUROT?	1	16-08-11 04:00	16-08-11 18:00	<b>14:00</b>	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK MUROT?	1	17-08-11 09:55	17-08-11 10:42	<b>00:47</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK MUROT?	1	19-08-11 02:30	19-08-11 04:00	<b>01:30</b>	Manobras outros navios	Leixões
PATNOS	6	14-08-11 07:06	15-08-11 20:00	<b>36:54</b>	Cais Ocupado	Sines
PATNOS	6	15-08-11 22:00	15-08-11 22:36	<b>00:36</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	6	15-08-11 23:00	16-08-11 00:36	<b>01:36</b>	Manobras Navio	Sines
PATNOS	6	16-08-11 01:00	16-08-11 02:00	<b>01:00</b>	Inspeção	Sines

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
PATNOS	6	17-08-11 05:42	17-08-11 06:12	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
PATNOS	6	18-08-11 09:48	18-08-11 18:42	<b>08:54</b>	Marés	Aveiro
PATNOS	6	20-08-11 00:01	20-08-11 08:00	<b>07:59</b>	Luz Dia	Aveiro
PATNOS	7	20-08-11 11:30	20-08-11 20:40	<b>09:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
PATNOS	7	20-08-11 20:40	21-08-11 08:00	<b>11:20</b>	Luz Dia	Leixões
PATNOS	7	24-08-11 03:24	24-08-11 04:12	<b>00:48</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
PATNOS	7	24-08-11 04:12	24-08-11 05:12	<b>01:00</b>	Inspeção	Sines
MAGDALENA	3	25-08-11 05:20	25-08-11 05:30	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	3	25-08-11 05:42	25-08-11 06:25	<b>00:43</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	3	25-08-11 12:15	25-08-11 12:25	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	3	29-08-11 17:50	31-08-11 02:30	<b>32:40</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
MAGDALENA	3	31-08-11 08:00	31-08-11 17:50	<b>09:50</b>	Ag Análises	Terneuzen
COLORADO STAR	1	28-08-11 17:20	30-08-11 18:35	<b>49:15</b>	Cais Ocupado	Sines
COLORADO STAR	1	30-08-11 18:35	30-08-11 18:40	<b>00:05</b>	Manobras outros navios	Sines
COLORADO STAR	1	30-08-11 20:00	30-08-11 21:00	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
COLORADO STAR	1	30-08-11 21:00	30-08-11 21:55	<b>00:55</b>	Inspeção	Sines
COLORADO STAR	1	30-08-11 21:55	30-08-11 22:30	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
COLORADO STAR	1	31-08-11 01:25	31-08-11 01:45	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
COLORADO STAR	1	31-08-11 08:20	31-08-11 08:45	<b>00:25</b>	Inspeção	Sines
COLORADO STAR	1	31-08-11 14:20	31-08-11 14:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
COLORADO STAR	1	01-09-11 00:55	01-09-11 01:10	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
COLORADO STAR	1	01-09-11 10:12	01-09-11 12:00	<b>01:48</b>	Pilotos	Sines
COLORADO STAR	1	01-09-11 18:45	01-09-11 20:10	<b>01:25</b>	Inspeção	Setúbal
DAVIKEN	2	03-09-11 17:06	03-09-11 22:48	<b>05:42</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 00:06	04-09-11 01:30	<b>01:24</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 01:45	04-09-11 02:00	<b>00:15</b>	Inspeção	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 12:10	04-09-11 12:30	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 17:35	04-09-11 18:25	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 19:25	04-09-11 19:30	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
DAVIKEN	2	04-09-11 23:45	05-09-11 00:45	<b>01:00</b>	Pilotos	Sines
DAVIKEN	2	05-09-11 23:48	06-09-11 08:10	<b>08:22</b>	Cais Ocupado	Leixões
DAVIKEN	2	06-09-11 08:10	06-09-11 10:15	<b>02:05</b>	Pilotos	Leixões
DAVIKEN	2	07-09-11 06:00	07-09-11 13:15	<b>07:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
DAVIKEN	2	07-09-11 18:30	07-09-11 20:00	<b>01:30</b>	Pilotos	Leixões
ORINOCO STAR	1	02-09-11 22:48	04-09-11 17:54	<b>43:06</b>	Cais Ocupado	Sines
ORINOCO STAR	1	04-09-11 17:54	04-09-11 18:36	<b>00:42</b>	Pilotos	Sines
ORINOCO STAR	1	04-09-11 20:15	04-09-11 20:55	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ORINOCO STAR	1	04-09-11 20:55	04-09-11 21:45	<b>00:50</b>	Inspeção	Sines
ORINOCO STAR	1	04-09-11 21:45	04-09-11 22:20	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ORINOCO STAR	1	05-09-11 11:05	05-09-11 11:15	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ORINOCO STAR	1	05-09-11 19:15	05-09-11 19:30	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ORINOCO STAR	1	07-09-11 6:48	07-09-11 7:18	<b>00:30</b>	Pilotos	Leixões
ORINOCO STAR	1	07-09-11 11:10	07-09-11 11:24	<b>00:14</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ORINOCO STAR	1	07-09-11 17:25	07-09-11 17:35	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ORINOCO STAR	1	08-09-11 0:48	08-09-11 1:00	<b>00:12</b>	Inspeção	Leixões
ORINOCO STAR	1	08-09-11 8:24	08-09-11 8:42	<b>00:18</b>	Inspeção	Leixões
ORINOCO STAR	1	08-09-11 12:12	08-09-11 13:00	<b>00:48</b>	Inspeção	Leixões
ORINOCO STAR	1	09-09-11 15:00	09-09-11 15:18	<b>00:18</b>	Manobras Navio	Leixões
ORINOCO STAR	1	09-09-11 16:30	09-09-11 17:30	<b>01:00</b>	Pilotos	Leixões
AL MAHBOOBAH	2	02-09-11 22:00	06-09-11 0:00	<b>74:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	2	06-09-11 0:00	06-09-11 1:10	<b>01:10</b>	Manobras outros navios	Sines
AL MAHBOOBAH	2	06-09-11 4:15	06-09-11 4:45	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
AL MAHBOOBAH	2	06-09-11 4:45	06-09-11 5:25	<b>00:40</b>	Inspeção	Sines
AL MAHBOOBAH	2	06-09-11 5:25	06-09-11 7:20	<b>01:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
AL MAHBOOBAB	2	15-09-11 13:00	15-09-11 15:30	02:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
AL MAHBOOBAB	2	16-09-11 12:00	16-09-11 14:45	02:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bissau
AL MAHBOOBAB	2	17-09-11 3:30	17-09-11 7:30	04:00	Ag. Documentos	Bissau
AL MAHBOOBAB	2	17-09-11 7:30	17-09-11 11:00	03:30	Marés	Bissau
KULDIGA	1	08-09-11 0:01	09-09-11 17:35	41:34	Cais Ocupado	Leixões
KULDIGA	1	09-09-11 17:35	09-09-11 18:15	00:40	Pilotos	Leixões
KULDIGA	1	10-09-11 6:15	10-09-11 6:40	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
KULDIGA	1	10-09-11 8:45	10-09-11 9:25	00:40	Manobras Navio	Leixões
KULDIGA	1	11-09-11 0:20	11-09-11 22:30	22:10	Mau Tempo	Leixões
KULDIGA	1	11-09-11 23:35	12-09-11 0:20	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
KULDIGA	1	12-09-11 10:30	12-09-11 11:10	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
KULDIGA	1	12-09-11 13:10	12-09-11 14:35	01:25	Inspeção	Leixões
KULDIGA	1	13-09-11 14:45	13-09-11 15:30	00:45	Manobras Navio	Sines
KULDIGA	1	13-09-11 15:30	13-09-11 16:40	01:10	Inspeção	Sines
KULDIGA	1	14-09-11 1:00	15-09-11 19:35	42:35	Greves Alheias ao navio	Sines
KULDIGA	1	15-09-11 22:00	15-09-11 22:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
KULDIGA	1	16-09-11 1:35	16-09-11 2:00	00:25	Inspeção	Sines
KULDIGA	1	16-09-11 11:35	16-09-11 12:00	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
KULDIGA	1	16-09-11 20:40	16-09-11 21:05	00:25	Manobras Navio	Sines
KULDIGA	1	16-09-11 21:05	16-09-11 21:30	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
KULDIGA	1	17-09-11 8:50	17-09-11 10:05	01:15	Manobras Navio	Sines
KULDIGA	1	17-09-11 20:50	17-09-11 22:50	02:00	Inspeção	Sines
KULDIGA	1	18-09-11 1:30	18-09-11 1:50	00:20	Manobras Navio	Sines
MAGDALENA	4	20-09-11 17:20	21-09-11 2:10	08:50	Cais Ocupado	Sines
MAGDALENA	4	21-09-11 2:54	21-09-11 4:30	01:36	Inspeção	Sines
MAGDALENA	4	21-09-11 4:30	21-09-11 4:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAGDALENA	4	10-10-11 0:05	13-10-11 11:55	83:50	Cais Ocupado	Terneuzen
MAGDALENA	4	13-10-11 16:45	13-10-11 17:40	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Terneuzen
SUMMER	1	26-09-11 0:01	27-09-11 1:54	25:53	Cais Ocupado	Sines
SUMMER	1	27-09-11 3:00	27-09-11 3:40	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 3:40	27-09-11 4:15	00:35	Inspeção	Sines
SUMMER	1	27-09-11 4:30	27-09-11 4:50	00:20	Inspeção	Sines
SUMMER	1	27-09-11 4:50	27-09-11 5:30	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 5:30	27-09-11 7:00	01:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 7:00	27-09-11 8:20	01:20	Inspeção	Sines
SUMMER	1	27-09-11 8:20	27-09-11 8:54	00:34	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 9:48	27-09-11 11:12	01:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 16:24	27-09-11 16:42	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 18:18	27-09-11 19:00	00:42	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SUMMER	1	27-09-11 22:30	27-09-11 23:50	01:20	Pilotos	Sines
SUMMER	1	28-09-11 18:00	29-09-11 10:54	16:54	Luz Dia	Aveiro
SUMMER	1	29-09-11 14:00	29-09-11 16:00	02:00	Inspeção	Aveiro
SUMMER	1	29-09-11 17:36	29-09-11 17:42	00:06	Inspeção	Aveiro
SUMMER	1	29-09-11 18:18	29-09-11 18:42	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
SUMMER	1	30-09-11 4:18	30-09-11 5:18	01:00	Manobras Navio	Aveiro
SUMMER	1	30-09-11 13:12	30-09-11 14:12	01:00	Manobras Navio	Aveiro
SUMMER	1	30-09-11 16:00	30-09-11 18:30	02:30	Pilotos	Aveiro
LADY HILDE	6	01-10-11 22:24	02-10-11 6:45	08:21	Cais Ocupado	Sines
LADY HILDE	6	02-10-11 6:45	02-10-11 8:30	01:45	Manobras outros navios	Sines
LADY HILDE	6	02-10-11 10:15	02-10-11 10:30	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY HILDE	6	02-10-11 10:30	02-10-11 11:00	00:30	Inspeção	Sines
LADY HILDE	6	02-10-11 12:25	02-10-11 15:50	03:25	Inspeção	Sines
LADY HILDE	6	03-10-11 6:15	03-10-11 6:40	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
LADY HILDE	6	07-10-11 6:50	15-10-11 0:48	185:58	Cais Ocupado	Terneuzen

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
LADY HILDE	6	15-10-11 6:48	15-10-11 9:40	<b>02:52</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Terneuzen
LADY HILDE	6	15-10-11 9:40	16-10-11 3:55	<b>18:15</b>	Ag Análises	Terneuzen
LADY HILDE	6	16-10-11 12:25	16-10-11 16:00	<b>03:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Terneuzen
LADY HILDE	6	16-10-11 23:50	17-10-11 2:30	<b>02:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Terneuzen
SIGAS ETRICK	5	07-10-11 20:20	10-10-11 16:15	<b>67:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	5	10-10-11 16:15	10-10-11 17:05	<b>00:50</b>	Manobras outros navios	Sines
SIGAS ETRICK	5	10-10-11 18:35	10-10-11 19:05	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	5	10-10-11 19:05	10-10-11 19:35	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
SIGAS ETRICK	5	11-10-11 8:55	11-10-11 9:10	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	5	11-10-11 15:10	11-10-11 15:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS ETRICK	5	11-10-11 21:30	11-10-11 23:30	<b>02:00</b>	Pilotos	Sines
SIGAS ETRICK	5	12-10-11 22:55	12-10-11 23:50	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Huelva
SIGAS ETRICK	5	12-10-11 23:50	13-10-11 0:20	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Huelva
ERRIA NIMMER	8	12-10-11 7:30	12-10-11 17:40	<b>10:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
ERRIA NIMMER	8	13-10-11 19:30	13-10-11 21:40	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERRIA NIMMER	8	13-10-11 21:40	14-10-11 0:30	<b>02:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERRIA NIMMER	8	14-10-11 10:20	14-10-11 10:50	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERRIA NIMMER	8	17-10-11 9:55	18-10-11 4:25	<b>18:30</b>	Cais Ocupado	Le Havre
ERRIA NIMMER	8	18-10-11 7:00	18-10-11 9:15	<b>02:15</b>	Ag Análises	Le Havre
ERRIA NIMMER	8	18-10-11 9:15	18-10-11 10:40	<b>01:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Le Havre
MOUNT MCKINNI	1	15-10-11 8:20	16-10-11 15:44	<b>31:24</b>	Cais Ocupado	Sines
MOUNT MCKINNI	1	16-10-11 16:45	16-10-11 17:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MOUNT MCKINNI	1	16-10-11 17:45	16-10-11 18:00	<b>00:15</b>	Inspeção	Sines
MOUNT MCKINNI	1	16-10-11 23:45	17-10-11 0:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MOUNT MCKINNI	1	17-10-11 12:25	17-10-11 12:30	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MOUNT MCKINNI	1	17-10-11 15:30	17-10-11 15:40	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MOUNT MCKINNI	1	20-10-11 6:15	20-10-11 22:35	<b>16:20</b>	Cais Ocupado	Valencia
MOUNT MCKINNI	1	21-10-11 1:50	21-10-11 2:25	<b>00:35</b>	Inspeção	Valencia
NST AMALIA	2	15-10-11 13:25	17-10-11 5:55	<b>40:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
NST AMALIA	2	17-10-11 9:35	17-10-11 10:30	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
NST AMALIA	2	17-10-11 11:05	17-10-11 12:05	<b>01:00</b>	Inspeção	Lisboa
NST AMALIA	2	19-10-11 1:00	19-10-11 20:27	<b>19:27</b>	Cais Ocupado	Leixões
NST AMALIA	2	19-10-11 23:15	20-10-11 0:20	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NST AMALIA	2	20-10-11 13:35	20-10-11 14:05	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GOVIKEN	4	15-10-11 1:30	22-10-11 9:30	<b>176:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	4	22-10-11 11:00	22-10-11 11:30	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	4	22-10-11 11:30	22-10-11 12:00	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
GOVIKEN	4	22-10-11 12:00	22-10-11 13:10	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	4	22-10-11 13:10	22-10-11 19:05	<b>05:55</b>	Ag Análises	Sines
GOVIKEN	4	23-10-11 4:40	23-10-11 5:00	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	4	24-10-11 22:12	25-10-11 8:00	<b>09:48</b>	Cais Ocupado	Huelva
GOVIKEN	4	25-10-11 9:42	25-10-11 10:30	<b>00:48</b>	Inspeção	Huelva
GOVIKEN	4	25-10-11 10:30	25-10-11 11:00	<b>00:30</b>	Ag Análises	Huelva
THEMSESTERN	8	20-10-11 5:55	22-10-11 13:50	<b>55:55</b>	Cais Ocupado	Sines
THEMSESTERN	8	22-10-11 15:30	22-10-11 17:30	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
THEMSESTERN	8	22-10-11 17:30	22-10-11 18:20	<b>00:50</b>	Inspeção	Sines
THEMSESTERN	8	23-10-11 0:25	23-10-11 0:35	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
THEMSESTERN	8	23-10-11 4:50	23-10-11 5:00	<b>00:10</b>	Inspeção	Sines
THEMSESTERN	8	23-10-11 5:45	23-10-11 5:50	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
THEMSESTERN	8	23-10-11 18:45	23-10-11 22:50	<b>04:05</b>	Manobras Navio	Sines
THEMSESTERN	8	23-10-11 23:40	24-10-11 0:20	<b>00:40</b>	Inspeção	Sines
THEMSESTERN	8	24-10-11 0:20	24-10-11 2:40	<b>02:20</b>	Ag Análises	Sines
THEMSESTERN	8	24-10-11 2:40	24-10-11 3:15	<b>00:35</b>	Trab. manutenção Terminal	Sines
THEMSESTERN	8	24-10-11 8:10	24-10-11 8:45	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
THEMSESTERN	8	24-10-11 11:40	24-10-11 12:25	00:45	Manobras Navio	Sines
THEMSESTERN	8	24-10-11 23:15	25-10-11 12:00	12:45	Luz Dia	Setúbal
THEMSESTERN	8	25-10-11 15:50	25-10-11 16:45	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Setúbal
THEMSESTERN	8	26-10-11 21:45	27-10-11 14:55	17:10	Mau Tempo	Leixões
THEMSESTERN	8	27-10-11 14:55	27-10-11 17:40	02:45	Pilotos	Leixões
THEMSESTERN	8	27-10-11 21:00	28-10-11 0:20	03:20	Ag Análises	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 0:20	28-10-11 1:00	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 1:00	28-10-11 1:30	00:30	Manobras Navio	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 2:10	28-10-11 2:30	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 2:40	28-10-11 3:10	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 3:50	28-10-11 4:10	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 4:30	28-10-11 10:35	06:05	Ag Análises	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 11:50	28-10-11 12:30	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
THEMSESTERN	8	28-10-11 23:30	29-10-11 0:25	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
SICHEM PEARL	1	25-10-11 6:54	26-10-11 15:42	32:48	Mau Tempo	Aveiro
SICHEM PEARL	1	26-10-11 20:19	26-10-11 20:50	00:31	Ag Análises	Aveiro
SICHEM PEARL	1	27-10-11 7:15	27-10-11 7:49	00:34	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
SICHEM PEARL	1	27-10-11 9:45	27-10-11 17:00	07:15	Marés	Aveiro
SICHEM PEARL	1	28-10-11 0:48	29-10-11 11:48	35:00	Cais Ocupado	Leixões
SICHEM PEARL	1	29-10-11 14:00	29-10-11 15:00	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
SICHEM PEARL	1	29-10-11 18:00	29-10-11 18:55	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
SICHEM PEARL	1	30-10-11 5:30	30-10-11 10:30	05:00	Inspeção	Leixões
VEMAOIL XXI	1	31-10-11 21:30	31-10-11 22:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VEMAOIL XXI	1	31-10-11 22:00	31-10-11 22:45	00:45	Manobras Navio	Leixões
VEMAOIL XXI	1	31-10-11 23:00	31-10-11 23:40	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VEMAOIL XXI	1	02-11-11 23:45	05-11-11 20:30	68:45	Mau Tempo	Sines
VEMAOIL XXI	1	05-11-11 20:30	09-11-11 8:20	83:50	Cais Ocupado	Sines
VEMAOIL XXI	1	09-11-11 10:30	09-11-11 11:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
VEMAOIL XXI	1	09-11-11 11:00	09-11-11 12:00	01:00	Inspeção	Sines
VEMAOIL XXI	1	09-11-11 12:40	09-11-11 13:50	01:10	Manobras Navio	Sines
VEMAOIL XXI	1	10-11-11 17:15	10-11-11 17:45	00:30	Inspeção	Sines
GOVIKEN	5	07-11-11 12:30	11-11-11 20:00	103:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	5	11-11-11 22:00	11-11-11 22:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	5	11-11-11 22:30	11-11-11 23:10	00:40	Inspeção	Sines
GOVIKEN	5	11-11-11 23:10	12-11-11 1:24	02:14	Ag Análises	Sines
GOVIKEN	5	12-11-11 8:24	12-11-11 8:36	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
GOVIKEN	5	14-11-11 6:45	14-11-11 7:42	00:57	Ag Análises	Huelva
GOVIKEN	5	14-11-11 8:06	14-11-11 8:36	00:30	Mau Tempo	Huelva
OAKAN A	1	12-11-11 0:01	14-11-11 2:30	50:29	Cais Ocupado	Lisboa
OAKAN A	1	14-11-11 5:00	14-11-11 9:15	04:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
OAKAN A	1	14-11-11 9:35	14-11-11 10:15	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
OAKAN A	1	14-11-11 12:00	14-11-11 13:30	01:30	Ag Análises	Lisboa
OAKAN A	1	15-11-11 22:00	15-11-11 23:15	01:15	Pilotos	Leixões
OAKAN A	1	16-11-11 0:35	16-11-11 1:30	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
OAKAN A	1	16-11-11 1:45	16-11-11 2:25	00:40	Inspeção	Leixões
OAKAN A	1	16-11-11 15:45	16-11-11 16:10	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
CASTEL DELL OVC	2	11-11-11 5:42	16-11-11 14:42	129:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CASTEL DELL OVC	2	16-11-11 16:10	16-11-11 17:10	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CASTEL DELL OVC	2	16-11-11 17:10	16-11-11 17:30	00:20	Inspeção	Sines
CASTEL DELL OVC	2	16-11-11 17:30	16-11-11 18:15	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
CASTEL DELL OVC	2	17-11-11 7:35	17-11-11 11:15	03:40	Ag Análises	Sines
CASTEL DELL OVC	2	19-11-11 6:30	19-11-11 8:06	01:36	Luz Dia	Canical
CASTEL DELL OVC	2	19-11-11 10:00	19-11-11 16:18	06:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Canical
BALTIC CHIEF I	1	16-11-11 8:00	16-11-11 13:00	05:00	Manobras outros navios	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Duração [h/m]	Inatividade	Local
		Início	Fim			
BALTIC CHIEF I	1	16-11-11 16:00	16-11-11 16:55	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BALTIC CHIEF I	1	16-11-11 17:15	16-11-11 18:00	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BALTIC CHIEF I	1	19-11-11 15:00	24-11-11 1:55	106:55	Cais Ocupado	Sines
BALTIC CHIEF I	1	24-11-11 3:45	24-11-11 4:15	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BALTIC CHIEF I	1	24-11-11 4:15	24-11-11 5:00	00:45	Inspeção	Sines
BALTIC CHIEF I	1	24-11-11 15:20	24-11-11 15:40	00:20	Inspeção	Sines
BALTIC CHIEF I	1	25-11-11 1:50	25-11-11 3:45	01:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BALTIC CHIEF I	1	25-11-11 14:55	25-11-11 21:55	07:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BALTIC CHIEF I	1	25-11-11 23:50	26-11-11 1:00	01:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BALTIC CHIEF I	1	26-11-11 8:05	26-11-11 8:45	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
BALTIC CHIEF I	1	26-11-11 13:00	26-11-11 14:40	01:40	Bancas	Sines
MAERSK BRISTOL	2	20-11-11 0:01	21-11-11 16:12	40:11	Cais Ocupado	Sines
MAERSK BRISTOL	2	21-11-11 18:15	21-11-11 19:45	01:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	2	21-11-11 19:45	22-11-11 2:06	06:21	Bancas	Sines
MAERSK BRISTOL	2	22-11-11 2:06	22-11-11 2:54	00:48	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	2	22-11-11 3:42	22-11-11 4:00	00:18	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	2	22-11-11 20:00	24-11-11 21:00	49:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	2	22-11-11 22:18	22-11-11 22:50	00:32	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	2	22-11-11 22:50	23-11-11 1:24	02:34	Ag Análises	Sines
MAERSK BRISTOL	2	23-11-11 12:30	23-11-11 12:40	00:10	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	2	24-11-11 10:35	24-11-11 11:12	00:37	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	2	24-11-11 11:20	24-11-11 11:30	00:10	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	2	24-11-11 18:15	24-11-11 18:20	00:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	2	25-11-11 9:15	25-11-11 9:50	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
MAERSK BRISTOL	2	25-11-11 9:50	25-11-11 10:15	00:25	Inspeção	Lisboa
MAERSK BRISTOL	2	26-11-11 15:05	27-11-11 11:20	20:15	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	27-11-11 11:20	27-11-11 13:30	02:10	Marés	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	27-11-11 16:54	27-11-11 18:00	01:06	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	27-11-11 19:24	27-11-11 22:55	03:31	Ag Análises	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	28-11-11 13:24	28-11-11 13:48	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	28-11-11 14:00	28-11-11 14:54	00:54	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	28-11-11 20:40	28-11-11 21:00	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	2	29-11-11 7:30	29-11-11 7:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	6	24-11-11 5:25	25-11-11 7:15	25:50	Marés	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	25-11-11 11:00	25-11-11 11:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	25-11-11 12:20	25-11-11 13:05	00:45	Ag Análises	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	26-11-11 1:30	26-11-11 8:30	07:00	Marés	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	26-11-11 8:30	26-11-11 11:10	02:40	Bancas	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	26-11-11 11:10	26-11-11 15:10	04:00	Marés	Aveiro
ATLANTIS ANTIBE	6	26-11-11 19:06	30-11-11 18:45	95:39	Cais Ocupado	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	6	30-11-11 21:15	30-11-11 22:00	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	6	01-12-11 8:05	01-12-11 8:50	00:45	Manobras Navio	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	6	01-12-11 9:00	01-12-11 9:35	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ELLEN ESSBERGEF	1	17-11-11 11:25	17-11-11 23:30	12:05	Cais Ocupado	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	18-11-11 2:45	18-11-11 4:10	01:25	Inspeção	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	18-11-11 6:10	18-11-11 7:48	01:38	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	18-11-11 8:00	18-11-11 9:44	01:44	Ag Análises	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	18-11-11 20:30	19-11-11 0:30	04:00	Inspeção	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	19-11-11 0:30	19-11-11 3:15	02:45	Ag. Documentos	Rotterdam
ELLEN ESSBERGEF	1	29-11-11 4:05	01-12-11 14:00	57:55	Cais Ocupado	Leixões
ELLEN ESSBERGEF	1	01-12-11 15:40	01-12-11 17:15	01:35	Inspeção	Leixões
ELLEN ESSBERGEF	1	01-12-11 17:20	01-12-11 18:05	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	30-11-11 16:00	30-11-11 18:12	02:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	30-11-11 18:12	30-11-11 19:05	00:53	Manobras Navio	Sines

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
MAERSK BRISTOL	3	30-11-11 19:40	30-11-11 20:18	00:38	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	30-11-11 20:18	30-11-11 20:36	00:18	Manobras Navio	Sines
MAERSK BRISTOL	3	30-11-11 20:48	30-11-11 21:06	00:18	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 2:30	01-12-11 2:48	00:18	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 4:24	01-12-11 4:48	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 6:12	01-12-11 6:36	00:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 8:30	01-12-11 9:36	01:06	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 11:48	01-12-11 12:18	00:30	Manobras Navio	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 17:42	01-12-11 18:06	00:24	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 20:00	01-12-11 20:12	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	01-12-11 22:12	01-12-11 22:24	00:12	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 3:00	02-12-11 3:36	00:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 5:48	02-12-11 6:24	00:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 6:36	02-12-11 6:48	00:12	Inspeção	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 12:05	02-12-11 12:10	00:05	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 12:30	02-12-11 13:30	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	02-12-11 17:30	02-12-11 17:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
MAERSK BRISTOL	3	03-12-11 23:35	05-12-11 7:48	32:13	Cais Ocupado	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	05-12-11 15:54	05-12-11 17:24	01:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	05-12-11 17:24	05-12-11 17:54	00:30	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	05-12-11 23:18	06-12-11 0:12	00:54	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	06-12-11 0:18	06-12-11 1:06	00:48	Manobras Navio	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	06-12-11 14:35	06-12-11 15:00	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	06-12-11 15:05	06-12-11 16:55	01:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	07-12-11 1:30	07-12-11 2:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	07-12-11 2:30	07-12-11 3:00	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	07-12-11 12:18	07-12-11 13:54	01:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	07-12-11 17:25	07-12-11 18:00	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	08-12-11 0:24	08-12-11 1:00	00:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MAERSK BRISTOL	3	08-12-11 10:30	08-12-11 12:00	01:30	Pilotos	Leixões
ERRIA DORTHE	4	29-11-11 10:40	04-12-11 11:40	121:00	Cais Ocupado	Fos
ERRIA DORTHE	4	04-12-11 12:55	04-12-11 13:45	00:50	Inspeção	Fos
ERRIA DORTHE	4	04-12-11 14:25	04-12-11 14:45	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Fos
ERRIA DORTHE	4	05-12-11 4:30	05-12-11 5:30	01:00	Pilotos	Fos
ERRIA DORTHE	4	08-12-11 13:00	08-12-11 13:30	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA DORTHE	4	08-12-11 13:30	08-12-11 15:00	01:30	Inspeção	Sines
ERRIA DORTHE	4	08-12-11 15:00	08-12-11 15:20	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA DORTHE	4	08-12-2011 17:40	08-12-2011 18:00	00:20	Inspeção	Sines
ERRIA DORTHE	4	08-12-2011 18:00	08-12-2011 18:20	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA DORTHE	4	08-12-2011 19:40	08-12-2011 22:50	03:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
ERRIA DORTHE	4	09-12-2011 14:55	09-12-2011 15:40	00:45	Manobras Navio	Sines
SIGAS SONJA	2	11-12-2011 00:01	11-12-2011 00:15	00:14	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS SONJA	2	11-12-2011 01:06	11-12-2011 01:18	00:12	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
SIGAS SONJA	2	12-12-2011 11:42	17-12-2011 07:06	115:24	Cais Ocupado	Leixões
SIGAS SONJA	2	17-12-2011 10:00	17-12-2011 13:20	03:20	Ag Análises	Leixões
SIGAS SONJA	2	17-12-2011 13:20	17-12-2011 13:40	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 00:15	06-12-2011 06:40	06:25	Pilotos	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 07:40	06-12-2011 08:30	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 08:30	06-12-2011 09:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 10:55	06-12-2011 11:45	00:50	Ag Análises	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 22:10	07-12-2011 01:35	03:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 03:50	07-12-2011 04:00	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 07:30	07-12-2011 08:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 14:30	07-12-2011 15:55	01:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 13:30	11-12-2011 14:50	<b>01:20</b>	Pilotos	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 16:10	11-12-2011 17:20	<b>01:10</b>	Inspeção	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 17:20	11-12-2011 18:50	<b>01:30</b>	Ag Análises	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 18:50	11-12-2011 19:30	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
BOW BRACARIA	4	13-12-2011 03:50	14-12-2011 14:35	<b>34:45</b>	Cais Ocupado	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 15:20	14-12-2011 16:30	<b>01:10</b>	Inspeção	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 16:30	14-12-2011 21:30	<b>05:00</b>	Ag Análises	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 21:30	14-12-2011 22:05	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
BOW BRACARIA	4	15-12-2011 05:10	15-12-2011 06:40	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
BOW BRACARIA	4	15-12-2011 06:40	15-12-2011 08:05	<b>01:25</b>	Ag. Documentos	Lavera
B GAS LANRICK	1	02-12-2011 00:01	03-12-2011 13:55	<b>37:54</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
B GAS LANRICK	1	03-12-2011 15:30	03-12-2011 16:00	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
B GAS LANRICK	1	03-12-2011 16:00	03-12-2011 16:30	<b>00:30</b>	Inspeção	Sines
B GAS LANRICK	1	03-12-2011 16:30	03-12-2011 17:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
B GAS LANRICK	1	03-12-2011 23:30	03-12-2011 23:35	<b>00:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
B GAS LANRICK	1	09-12-2011 21:08	10-12-2011 19:53	<b>22:45</b>	Cais Ocupado	Terneuzen
B GAS LANRICK	1	11-12-2011 01:55	11-12-2011 07:00	<b>05:05</b>	Ag Análises	Terneuzen
B GAS LANRICK	1	11-12-2011 07:00	11-12-2011 07:45	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Terneuzen
EVINCO	6	08-12-2011 18:50	09-12-2011 21:45	<b>26:55</b>	Preparação tanques navio	Leixões
EVINCO	6	09-12-2011 21:45	10-12-2011 01:35	<b>03:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EVINCO	6	10-12-2011 13:30	10-12-2011 23:30	<b>10:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EVINCO	6	11-12-2011 22:00	11-12-2011 23:30	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EVINCO	6	12-12-2011 11:22	13-12-2011 15:00	<b>27:38</b>	Cais Ocupado	Sines
EVINCO	6	13-12-2011 15:00	13-12-2011 19:10	<b>04:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	13-12-2011 20:30	13-12-2011 21:30	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	13-12-2011 21:30	13-12-2011 22:15	<b>00:45</b>	Inspeção	Sines
EVINCO	6	13-12-2011 22:15	14-12-2011 03:15	<b>05:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	14-12-2011 03:35	14-12-2011 14:10	<b>10:35</b>	Inspeção	Sines
EVINCO	6	14-12-2011 14:20	14-12-2011 14:40	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	14-12-2011 15:36	14-12-2011 15:48	<b>00:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	14-12-2011 17:06	14-12-2011 18:45	<b>01:39</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	15-12-2011 06:06	15-12-2011 06:25	<b>00:19</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Sines
EVINCO	6	15-12-2011 18:20	15-12-2011 18:50	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Sines
CEVDET A	1	19-12-2011 04:00	21-12-2011 00:35	<b>44:35</b>	Cais Ocupado	Bilbao
CEVDET A	1	21-12-2011 01:40	21-12-2011 02:45	<b>01:05</b>	Inspeção	Bilbao
CEVDET A	1	21-12-2011 02:45	21-12-2011 04:20	<b>01:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Bilbao
CEVDET A	1	21-12-2011 17:40	21-12-2011 19:30	<b>01:50</b>	Inspeção	Bilbao
CEVDET A	1	22-12-2011 09:50	23-12-2011 03:10	<b>17:20</b>	Cais Ocupado	Gijon
CEVDET A	1	23-12-2011 06:05	23-12-2011 08:40	<b>02:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Gijon
CEVDET A	1	24-12-2011 08:35	24-12-2011 10:15	<b>01:40</b>	Inspeção	Gijon
ANNELIESE ESSBE	1	16-12-2011 11:48	18-12-2011 13:26	<b>49:38</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
ANNELIESE ESSBE	1	18-12-2011 13:26	18-12-2011 15:23	<b>01:57</b>	Inspeção	Rotterdam
ANNELIESE ESSBE	1	18-12-2011 16:20	18-12-2011 17:15	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ANNELIESE ESSBE	1	18-12-2011 18:10	18-12-2011 19:15	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ANNELIESE ESSBE	1	19-12-2011 14:00	19-12-2011 17:10	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ANNELIESE ESSBE	1	23-12-2011 06:50	24-12-2011 08:00	<b>25:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
ANNELIESE ESSBE	1	24-12-2011 09:20	24-12-2011 10:30	<b>01:10</b>	Inspeção	Leixões
ANNELIESE ESSBE	1	24-12-2011 23:15	25-12-2011 07:00	<b>07:45</b>	Horário Porto	Leixões
BOMAR MERCUR	1	13-12-2011 10:40	13-12-2011 16:07	<b>05:27</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lisboa
BOMAR MERCUR	1	13-12-2011 17:00	13-12-2011 18:15	<b>01:15</b>	Ag Análises	Lisboa
BOMAR MERCUR	1	15-12-2011 09:40	15-12-2011 18:40	<b>09:00</b>	Cais Ocupado	Leixões
BOMAR MERCUR	1	15-12-2011 18:40	17-12-2011 09:48	<b>39:08</b>	Mau Tempo	Leixões
BOMAR MERCUR	1	17-12-2011 09:48	18-12-2011 14:50	<b>29:02</b>	Cais Ocupado	Leixões
BOMAR MERCUR	1	19-12-2011 17:45	19-12-2011 18:55	<b>01:10</b>	Manobras Navio	Leixões

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
BOMAR MERCUR	1	19-12-2011 18:55	19-12-2011 19:40	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MERCUR	1	19-12-2011 22:50	19-12-2011 23:05	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MERCUR	1	20-12-2011 08:30	20-12-2011 08:45	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	5	18-12-2011 22:45	22-12-2011 12:12	85:27	Cais Ocupado	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-12-2011 15:40	22-12-2011 17:15	01:35	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-12-2011 17:15	22-12-2011 19:45	02:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	22-12-2011 20:30	22-12-2011 21:10	00:40	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	23-12-2011 06:15	23-12-2011 09:10	02:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	23-12-2011 16:55	23-12-2011 18:20	01:25	Inspeção	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	23-12-2011 18:35	23-12-2011 21:30	02:55	Ag. Documentos	Rotterdam
IEVOLI SILVER	5	27-12-2011 09:30	27-12-2011 22:10	12:40	Cais Ocupado	Leixões
IEVOLI SILVER	5	27-12-2011 23:50	28-12-2011 00:30	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	5	28-12-2011 00:30	28-12-2011 01:45	01:15	Inspeção	Leixões
IEVOLI SILVER	5	28-12-2011 15:10	28-12-2011 15:35	00:25	Manobras Navio	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	03-01-11 20:30	04-01-11 17:45	21:15	Cais Ocupado	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	04-01-11 19:05	04-01-11 19:50	00:45	Inspeção	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	04-01-11 21:00	04-01-11 22:36	01:36	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	05-01-11 01:10	05-01-11 01:25	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	05-01-11 03:40	05-01-11 19:30	15:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	05-01-11 19:30	05-01-11 21:00	01:30	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	06-01-11 01:50	06-01-11 11:00	09:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALMEIF	1	08-01-11 18:35	09-01-11 06:35	12:00	Cais Ocupado	Mohammedia
ATLANTIS ALMEIF	1	09-01-11 08:15	09-01-11 09:10	00:55	Inspeção	Mohammedia
ATLANTIS ALMEIF	1	09-01-11 09:35	09-01-11 19:20	09:45	Ag Análises	Mohammedia
NST NATASJA	3	07-01-11 00:50	07-01-11 08:35	07:45	Mau Tempo	Leixões
NST NATASJA	3	07-01-11 12:15	07-01-11 14:30	02:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NST NATASJA	3	07-01-11 14:45	07-01-11 16:15	01:30	Ag Análises	Leixões
NST NATASJA	3	07-01-11 22:00	08-01-11 01:40	03:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NST NATASJA	3	08-01-11 01:55	08-01-11 02:55	01:00	Ag Análises	Leixões
NST NATASJA	3	12-01-11 04:00	12-01-11 05:30	01:30	Inspeção	Rotterdam
NST NATASJA	3	12-01-11 05:30	12-01-11 10:00	04:30	Ag Análises	Rotterdam
NST NATASJA	3	12-01-11 13:25	12-01-11 16:20	02:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
NST NATASJA	3	12-01-11 16:35	12-01-11 18:15	01:40	Inspeção	Rotterdam
NST NATASJA	3	13-01-11 02:30	13-01-11 04:15	01:45	Inspeção	Rotterdam
NST NATASJA	3	13-01-11 04:55	13-01-11 08:55	04:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
NST NATASJA	3	13-01-11 09:40	13-01-11 11:55	02:15	Inspeção	Rotterdam
NORTHSEA ALPH/	2	13-01-11 13:18	17-01-11 00:15	82:57	Cais Ocupado	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	17-01-11 00:15	17-01-11 01:40	01:25	Pilotos	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	17-01-11 03:10	17-01-11 04:05	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	17-01-11 05:06	17-01-11 06:00	00:54	Ag Análises	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	17-01-11 06:24	17-01-11 07:00	00:36	Ag Análises	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	17-01-11 17:42	17-01-11 18:30	00:48	Ag Análises	Leixões
NORTHSEA ALPH/	2	23-01-11 05:18	23-01-11 16:12	10:54	Cais Ocupado	Tees
NORTHSEA ALPH/	2	23-01-11 17:42	23-01-11 19:10	01:28	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Tees
NORTHSEA ALPH/	2	23-01-11 19:20	23-01-11 21:48	02:28	Ag Análises	Tees
NORTHSEA ALPH/	2	24-01-11 13:24	24-01-11 15:30	02:06	Manobras Navio	Tees
IEVOLI SILVER	6	29-01-11 19:35	29-01-11 20:45	01:10	Manobras Navio	Leixões
IEVOLI SILVER	6	30-01-11 08:15	30-01-11 08:45	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	6	30-01-11 10:30	30-01-11 13:05	02:35	Ag Análises	Leixões
IEVOLI SILVER	6	30-01-11 13:10	30-01-11 15:45	02:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	6	30-01-11 15:50	30-01-11 16:05	00:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
IEVOLI SILVER	6	04-02-11 04:45	04-02-11 06:20	01:35	Inspeção	Barcelona
IEVOLI SILVER	6	04-02-11 07:35	04-02-11 10:30	02:55	Ag Análises	Barcelona
ATLANTIS ANTIBE	4	21-01-11 07:05	21-01-11 11:50	04:45	Cais Ocupado	Leixões

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
ATLANTIS ANTIBE	4	21-01-11 14:55	21-01-11 18:15	03:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	4	21-01-11 18:45	21-01-11 19:50	01:05	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	4	21-01-11 23:20	22-01-11 02:15	02:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	4	22-01-11 03:10	22-01-11 03:45	00:35	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 08:40	27-01-11 10:40	02:00	Cais Ocupado	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 10:40	27-01-11 12:15	01:35	Pilotos	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 15:15	27-01-11 17:38	02:23	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 17:38	27-01-11 20:15	02:37	Inspeção	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 20:15	27-01-11 21:30	01:15	Ag Análises	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	27-01-11 21:35	28-01-11 02:10	04:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	28-01-11 02:35	28-01-11 04:00	01:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	28-01-11 11:10	28-01-11 13:15	02:05	Inspeção	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	28-01-11 13:30	28-01-11 15:30	02:00	Pilotos	Rotterdam
ATLANTIS ANTIBE	4	28-01-11 16:20	28-01-11 20:55	04:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
SICHEM IRIS	2	01-02-11 16:50	02-02-11 11:50	19:00	Cais Ocupado	Leixões
SICHEM IRIS	2	05-02-11 06:00	05-02-11 07:30	01:30	Inspeção	Algeciras
SICHEM IRIS	2	05-02-11 07:30	05-02-11 14:15	06:45	Ag Análises	Algeciras
PALLAS GLORY	3	15-02-11 01:10	22-02-11 08:30	175:20	Cais Ocupado	Leixões
PALLAS GLORY	3	23-02-11 15:00	23-02-11 21:45	06:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PALLAS GLORY	3	24-02-11 00:30	24-02-11 01:10	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PALLAS GLORY	3	24-02-11 03:45	24-02-11 04:15	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PALLAS GLORY	3	24-02-11 04:55	24-02-11 07:45	02:50	Ag Análises	Leixões
PALLAS GLORY	3	24-02-11 10:10	24-02-11 13:00	02:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PALLAS GLORY	3	26-02-11 22:10	02-03-11 11:15	85:05	Cais Ocupado	Mohammedia
PALLAS GLORY	3	02-03-11 11:15	02-03-11 12:30	01:15	Pilotos	Mohammedia
PALLAS GLORY	3	02-03-11 13:20	02-03-11 13:45	00:25	Inspeção	Mohammedia
PALLAS GLORY	3	02-03-11 13:45	02-03-11 15:05	01:20	Ag Análises	Mohammedia
PALLAS GLORY	3	02-03-11 15:05	02-03-11 16:45	01:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Mohammedia
PALLAS GLORY	3	02-03-11 18:45	03-03-11 06:30	11:45	Ag. Documentos	Mohammedia
TORQUATO	7	13-02-11 21:00	18-02-11 10:12	109:12	Mau Tempo	Leixões
TORQUATO	7	18-02-11 10:12	19-02-11 12:00	25:48	Cais Ocupado	Leixões
TORQUATO	7	19-02-11 14:20	19-02-11 23:20	09:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TORQUATO	7	19-02-11 23:20	20-02-11 00:05	00:45	Mau Tempo	Leixões
TORQUATO	7	20-02-11 00:15	20-02-11 02:50	02:35	Ag Análises	Leixões
TORQUATO	7	20-02-11 08:00	20-02-11 09:20	01:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TORQUATO	7	20-02-11 09:40	20-02-11 11:00	01:20	Ag Análises	Leixões
TORQUATO	7	26-02-11 06:15	27-02-11 12:20	30:05	Manobras outros navios	Rotterdam
TORQUATO	7	27-02-11 12:45	27-02-11 15:35	02:50	Inspeção	Rotterdam
TORQUATO	7	27-02-11 18:30	27-02-11 20:20	01:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TORQUATO	7	27-02-11 20:20	27-02-11 21:30	01:10	Pilotos	Rotterdam
MULTITANK BAT#	1	25-02-11 05:30	27-02-11 09:24	51:54	Cais Ocupado	Leixões
MULTITANK BAT#	1	27-02-11 11:05	27-02-11 11:35	00:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
MULTITANK BAT#	1	27-02-11 12:00	27-02-11 12:30	00:30	Manobras Navio	Leixões
MULTITANK BAT#	1	27-02-11 13:00	27-02-11 14:20	01:20	Ag Análises	Leixões
MULTITANK BAT#	1	27-02-11 20:55	27-02-11 22:55	02:00	Mau Tempo	Leixões
MULTITANK BAT#	1	27-02-11 23:05	28-02-11 00:15	01:10	Ag Análises	Leixões
MULTITANK BAT#	1	05-03-11 04:00	05-03-11 07:55	03:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
MULTITANK BAT#	1	05-03-11 08:55	05-03-11 12:55	04:00	Ag Análises	Rotterdam
EMIN REIS	1	06-03-11 17:00	09-03-11 07:05	62:05	Cais Ocupado	Leixões
EMIN REIS	1	09-03-11 08:15	09-03-11 09:00	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
EMIN REIS	1	09-03-11 09:20	09-03-11 12:00	02:40	Ag Análises	Leixões
EMIN REIS	1	09-03-11 12:45	09-03-11 13:30	00:45	Ag Análises	Leixões
EMIN REIS	1	10-03-11 10:30	10-03-11 13:00	02:30	Pilotos	Leixões
EMIN REIS	1	12-03-11 19:30	12-03-11 21:00	01:30	Inspeção	Algeciras

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
EMIN REIS	1	12-03-11 21:00	13-03-11 06:05	<b>09:05</b>	Ag Análises	Algeciras
TRANS MARMAR/	3	18-03-11 11:50	19-03-11 00:10	<b>12:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 3:50	19-03-11 4:40	<b>00:50</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 6:20	19-03-11 12:00	<b>05:40</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 12:15	19-03-11 12:50	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 13:55	19-03-11 15:00	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 15:00	19-03-11 15:55	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS MARMAR/	3	19-03-11 16:15	19-03-11 17:30	<b>01:15</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	20-03-11 6:30	20-03-11 10:00	<b>03:30</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	20-03-11 10:00	20-03-11 10:30	<b>00:30</b>	Manobras Navio	Leixões
TRANS MARMAR/	3	20-03-11 12:20	20-03-11 18:20	<b>06:00</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS MARMAR/	3	26-03-11 21:00	31-03-11 11:07	<b>110:07</b>	Cais Ocupado	Mohammedia
TRANS MARMAR/	3	31-03-11 12:45	31-03-11 14:30	<b>01:45</b>	Inspeção	Mohammedia
TRANS MARMAR/	3	01-04-11 6:00	01-04-11 9:00	<b>03:00</b>	Inspeção	Mohammedia
VARKAN MARMA	3	16-03-11 8:50	17-03-11 16:00	<b>31:10</b>	Cais Ocupado	Leixões
VARKAN MARMA	3	17-03-11 19:10	17-03-11 20:15	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VARKAN MARMA	3	17-03-11 20:35	17-03-11 21:30	<b>00:55</b>	Ag Análises	Leixões
VARKAN MARMA	3	18-03-11 8:45	18-03-11 9:15	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VARKAN MARMA	3	18-03-11 9:20	18-03-11 12:00	<b>02:40</b>	Ag Análises	Leixões
VARKAN MARMA	3	18-03-11 12:30	18-03-11 13:30	<b>01:00</b>	Ag Análises	Leixões
VARKAN MARMA	3	18-03-11 19:00	18-03-11 21:25	<b>02:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VARKAN MARMA	3	23-03-11 7:00	23-03-11 15:35	<b>08:35</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
VARKAN MARMA	3	23-03-11 18:40	23-03-11 21:30	<b>02:50</b>	Ag Análises	Rotterdam
VARKAN MARMA	3	23-03-11 21:30	23-03-11 22:05	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
GLOBAL SEA	3	22-03-11 15:20	23-03-11 8:00	<b>16:40</b>	Preparação tanques navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	23-03-11 8:00	24-03-11 17:20	<b>33:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
GLOBAL SEA	3	24-03-11 19:30	24-03-11 21:15	<b>01:45</b>	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	24-03-11 21:25	25-03-11 0:25	<b>03:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 0:45	25-03-11 2:00	<b>01:15</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 2:05	25-03-11 3:00	<b>00:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 3:00	25-03-11 3:40	<b>00:40</b>	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 4:00	25-03-11 7:20	<b>03:20</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 16:10	25-03-11 18:15	<b>02:05</b>	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 16:40	25-03-11 18:30	<b>01:50</b>	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	25-03-11 18:30	26-03-11 0:45	<b>06:15</b>	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL SEA	3	26-03-11 2:30	26-03-11 8:00	<b>05:30</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SEA	3	26-03-11 11:05	26-03-11 12:45	<b>01:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	3	26-03-11 12:45	26-03-11 15:45	<b>03:00</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SEA	3	26-03-11 17:45	26-03-11 18:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SEA	3	30-03-11 18:45	30-03-11 20:45	<b>02:00</b>	Inspeção	Barcelona
GLOBAL SEA	3	30-03-11 20:45	31-03-11 0:10	<b>03:25</b>	Ag Análises	Barcelona
GLOBAL SEA	3	31-03-11 0:10	31-03-11 1:25	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
GLOBAL SEA	3	31-03-11 11:30	31-03-11 13:00	<b>01:30</b>	Pilotos	Barcelona
GLOBAL SEA	3	01-04-11 8:02	02-04-11 10:35	<b>26:33</b>	Cais Ocupado	Lavera
GLOBAL SEA	3	02-04-11 12:30	02-04-11 14:05	<b>01:35</b>	Inspeção	Lavera
GLOBAL SEA	3	02-04-11 14:05	02-04-11 16:00	<b>01:55</b>	Ag Análises	Lavera
GLOBAL SEA	3	02-04-11 21:30	02-04-11 23:50	<b>02:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
GLOBAL SEA	3	11-04-11 13:20	13-04-11 6:00	<b>40:40</b>	Mau Tempo	Iskenderun
GLOBAL SEA	3	13-04-11 6:00	13-04-11 9:50	<b>03:50</b>	Pilotos	Iskenderun
GLOBAL SEA	3	13-04-11 12:40	13-04-11 15:00	<b>02:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Iskenderun
GLOBAL SEA	3	14-04-11 10:45	14-04-11 11:45	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Iskenderun
TRANS ALINA	6	02-04-11 11:55	02-04-11 12:45	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ALINA	6	02-04-11 14:00	02-04-11 14:40	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ALINA	6	02-04-11 14:50	02-04-11 16:00	<b>01:10</b>	Ag Análises	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
TRANS ALINA	6	02-04-11 16:50	02-04-11 18:05	<b>01:15</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS ALINA	6	06-04-11 18:55	06-04-11 20:25	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TRANS ALINA	6	06-04-11 21:00	06-04-11 23:50	<b>02:50</b>	Ag Análises	Rotterdam
TRANS ALINA	6	07-04-11 6:05	07-04-11 7:25	<b>01:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TRANS ALINA	6	07-04-11 7:45	07-04-11 10:45	<b>03:00</b>	Ag Análises	Rotterdam
TRANS ALINA	6	07-04-11 16:53	07-04-11 19:05	<b>02:12</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
TRANS ALINA	6	07-04-11 19:20	07-04-11 20:15	<b>00:55</b>	Ag Análises	Rotterdam
TRANS ALINA	6	08-04-11 4:00	08-04-11 8:35	<b>04:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
PAUL E	4	14-04-11 4:10	15-04-11 2:30	<b>22:20</b>	Cais Ocupado	Leixões
PAUL E	4	15-04-11 4:45	15-04-11 6:00	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PAUL E	4	15-04-11 6:55	15-04-11 9:10	<b>02:15</b>	Ag Análises	Leixões
PAUL E	4	15-04-11 14:25	15-04-11 16:10	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
PAUL E	4	15-04-11 16:35	15-04-11 17:45	<b>01:10</b>	Ag Análises	Leixões
PAUL E	4	16-04-11 14:00	16-04-11 16:25	<b>02:25</b>	Pilotos	Leixões
PAUL E	4	19-04-11 17:35	20-04-11 1:10	<b>07:35</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
PAUL E	4	20-04-11 6:25	20-04-11 8:30	<b>02:05</b>	Ag Análises	Rotterdam
PAUL E	4	20-04-11 9:05	20-04-11 10:50	<b>01:45</b>	Ag Análises	Rotterdam
PAUL E	4	20-04-11 17:00	20-04-11 20:50	<b>03:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
PAUL E	4	20-04-11 21:00	20-04-11 23:00	<b>02:00</b>	Ag Análises	Rotterdam
PAUL E	4	21-04-11 2:15	21-04-11 4:25	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
PAUL E	4	21-04-11 4:35	21-04-11 5:30	<b>00:55</b>	Ag Análises	Rotterdam
PAUL E	4	21-04-11 11:15	21-04-11 11:45	<b>00:30</b>	Inspeção	Rotterdam
PAUL E	4	21-04-11 12:50	21-04-11 14:15	<b>01:25</b>	Pilotos	Rotterdam
HULIN	1	10-05-11 7:30	10-05-11 8:20	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	10-05-11 10:10	10-05-11 11:15	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
HULIN	1	10-05-11 15:20	10-05-11 18:15	<b>02:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	10-05-11 18:45	10-05-11 20:50	<b>02:05</b>	Ag Análises	Leixões
HULIN	1	10-05-11 21:10	10-05-11 22:00	<b>00:50</b>	Ag Análises	Leixões
HULIN	1	11-05-11 11:05	11-05-11 12:15	<b>01:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	11-05-11 12:30	11-05-11 13:20	<b>00:50</b>	Ag Análises	Leixões
HULIN	1	11-05-11 15:50	11-05-11 17:55	<b>02:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	11-05-11 18:35	11-05-11 18:45	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	11-05-11 22:00	11-05-11 22:10	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HULIN	1	15-05-11 22:15	18-05-11 14:18	<b>64:03</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
HULIN	1	18-05-11 15:20	18-05-11 18:25	<b>03:05</b>	Inspeção	Rotterdam
HULIN	1	18-05-11 18:25	18-05-11 18:45	<b>00:20</b>	Ag. Documentos	Rotterdam
HULIN	1	18-05-11 18:45	18-05-11 19:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
HULIN	1	18-05-11 19:35	19-05-11 3:40	<b>08:05</b>	Ag Análises	Rotterdam
HULIN	1	19-05-11 4:45	19-05-11 5:00	<b>00:15</b>	Ag Análises	Rotterdam
HULIN	1	19-05-11 5:30	19-05-11 6:10	<b>00:40</b>	Ag Análises	Rotterdam
HULIN	1	19-05-11 12:55	19-05-11 16:25	<b>03:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
HEINRICH	11	01-06-11 11:40	01-06-11 12:40	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HEINRICH	11	01-06-11 13:45	01-06-11 15:15	<b>01:30</b>	Ag Análises	Leixões
HEINRICH	11	01-06-11 18:40	01-06-11 19:45	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
HEINRICH	11	01-06-11 20:10	01-06-11 21:10	<b>01:00</b>	Ag Análises	Leixões
HEINRICH	11	02-06-11 3:35	02-06-11 5:15	<b>01:40</b>	Manobras Navio	Leixões
HEINRICH	11	05-06-11 16:25	05-06-11 22:10	<b>05:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
HEINRICH	11	06-06-11 4:33	06-06-11 6:30	<b>01:57</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
HEINRICH	11	06-06-11 6:42	06-06-11 10:10	<b>03:28</b>	Ag Análises	Rotterdam
HEINRICH	11	06-06-11 20:15	06-06-11 22:15	<b>02:00</b>	Ag Análises	Rotterdam
HEINRICH	11	07-06-11 3:45	07-06-11 7:40	<b>03:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
HEINRICH	11	07-06-11 8:20	07-06-11 12:50	<b>04:30</b>	Ag Análises	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 7:05	15-06-11 8:00	<b>00:55</b>	Ag Análises	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 12:00	15-06-11 12:10	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 19:15	15-06-11 19:25	<b>00:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	15-06-11 22:10	15-06-11 22:55	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	16-06-11 0:20	16-06-11 0:55	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
TRANS ADRIATIC	1	19-06-11 6:15	19-06-11 9:20	<b>03:05</b>	Cais Ocupado	Le Havre
TRANS ADRIATIC	1	19-06-11 12:30	19-06-11 14:30	<b>02:00</b>	Ag Análises	Le Havre
TRANS ADRIATIC	1	20-06-11 20:30	22-06-11 17:45	<b>45:15</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	23-06-11 1:20	23-06-11 2:30	<b>01:10</b>	Ag Análises	Rotterdam
TRANS ADRIATIC	1	23-06-11 11:35	23-06-11 15:20	<b>03:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
ERIIA DORTHE	3	16-06-11 18:10	17-06-11 8:15	<b>14:05</b>	Cais Ocupado	Leixões
ERIIA DORTHE	3	17-06-11 10:45	17-06-11 16:10	<b>05:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERIIA DORTHE	3	17-06-11 16:40	17-06-11 17:30	<b>00:50</b>	Ag Análises	Leixões
ERIIA DORTHE	3	17-06-11 19:05	17-06-11 21:40	<b>02:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERIIA DORTHE	3	18-06-11 2:45	18-06-11 9:15	<b>06:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ERIIA DORTHE	3	20-06-11 10:45	20-06-11 15:55	<b>05:10</b>	Cais Ocupado	Mohammedia
ERIIA DORTHE	3	20-06-11 17:45	20-06-11 18:30	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Mohammedia
ERIIA DORTHE	3	20-06-11 18:30	20-06-11 20:15	<b>01:45</b>	Ag Análises	Mohammedia
ERIIA DORTHE	3	21-06-11 5:20	21-06-11 5:45	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Mohammedia
NORDIC NELLY	1	11-07-11 13:35	11-07-11 14:40	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NORDIC NELLY	1	17-07-11 14:50	17-07-11 21:00	<b>06:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
NORDIC NELLY	1	17-07-11 21:48	18-07-11 1:10	<b>03:22</b>	Ag Análises	Rotterdam
NORDIC NELLY	1	18-07-11 9:40	18-07-11 23:30	<b>13:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
WILLY	13	06-08-11 11:40	06-08-11 15:35	<b>03:55</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
WILLY	13	06-08-11 16:25	06-08-11 17:45	<b>01:20</b>	Ag Análises	Leixões
WILLY	13	06-08-11 23:15	07-08-11 0:40	<b>01:25</b>	Ag Análises	Leixões
WILLY	13	07-08-11 1:25	07-08-11 2:35	<b>01:10</b>	Ag Análises	Leixões
WILLY	13	07-08-11 9:20	07-08-11 9:40	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
WILLY	13	07-08-11 10:25	07-08-11 11:30	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
WILLY	13	07-08-11 11:55	07-08-11 13:00	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
WILLY	13	07-08-11 13:45	07-08-11 14:05	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
WILLY	13	11-08-11 9:30	11-08-11 10:00	<b>00:30</b>	Inspeção	Rotterdam
WILLY	13	11-08-11 10:50	11-08-11 14:00	<b>03:10</b>	Ag Análises	Rotterdam
WILLY	13	11-08-11 16:10	11-08-11 19:05	<b>02:55</b>	Ag Análises	Rotterdam
WILLY	13	12-08-11 8:40	12-08-11 10:30	<b>01:50</b>	Pilotos	Rotterdam
TMS BEA	1	10-08-11 6:15	10-08-11 8:30	<b>02:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Hamburg
TMS BEA	1	10-08-11 8:30	10-08-11 14:30	<b>06:00</b>	Ag Análises	Hamburg
TMS BEA	1	15-08-11 7:15	15-08-11 8:40	<b>01:25</b>	Pilotos	Rotterdam
TMS BEA	1	15-08-11 11:15	15-08-11 13:15	<b>02:00</b>	Ag Análises	Rotterdam
NIYAZI-S	1	13-09-11 10:30	14-09-11 22:40	<b>36:10</b>	Cais Ocupado	Algeciras
NIYAZI-S	1	15-09-11 0:05	15-09-11 16:00	<b>15:55</b>	Ag Análises	Algeciras
NIYAZI-S	1	17-09-11 18:00	17-09-11 23:35	<b>05:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
NIYAZI-S	1	17-09-11 23:35	18-09-11 3:50	<b>04:15</b>	Ag Análises	Barcelona
ATLANTIS ALHAM	1	26-09-11 13:30	26-09-11 18:20	<b>04:50</b>	Cais Ocupado	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	26-09-2011 20:00	26-09-2011 22:00	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	26-09-2011 22:00	27-09-2011 00:50	<b>02:50</b>	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 03:25	27-09-2011 03:50	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 07:05	27-09-2011 09:05	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 09:20	27-09-2011 11:40	<b>02:20</b>	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 11:55	27-09-2011 13:00	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 19:10	27-09-2011 19:25	<b>00:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	27-09-2011 21:40	27-09-2011 23:40	<b>02:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
ATLANTIS ALHAM	1	29-09-2011 16:00	29-09-2011 17:00	<b>01:00</b>	Inspeção	Sines
ATLANTIS ALHAM	1	29-09-2011 17:00	29-09-2011 20:20	<b>03:20</b>	Ag Análises	Sines
ATLANTIS ALHAM	1	30-09-2011 07:40	30-09-2011 07:50	<b>00:10</b>	Manobras Navio	Sines
ATLANTIS ALHAM	1	30-09-2011 09:25	30-09-2011 11:10	<b>01:45</b>	Bancas	Sines

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
ATLANTIS ALHAM	1	03-10-2011 22:00	03-10-2011 23:55	<b>01:55</b>	Inspeção	Barcelona
ATLANTIS ALHAM	1	03-10-2011 23:55	04-10-2011 02:55	<b>03:00</b>	Ag Análises	Barcelona
ATLANTIS ALHAM	1	04-10-2011 02:55	04-10-2011 08:06	<b>05:11</b>	Pilotos	Barcelona
ATLANTIS ALHAM	1	04-10-2011 09:10	04-10-2011 10:15	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
ATLANTIS ALHAM	1	05-10-2011 12:45	05-10-2011 15:25	<b>02:40</b>	Ag Análises	Lavera
ATLANTIS ALHAM	1	05-10-2011 21:45	05-10-2011 22:00	<b>00:15</b>	Manobras Navio	Lavera
DONIZETTI	1	01-10-2011 05:45	02-10-2011 09:20	<b>27:35</b>	Preparação tanques navio	Rotterdam
DONIZETTI	1	02-10-2011 09:20	02-10-2011 17:15	<b>07:55</b>	Cais Ocupado	Rotterdam
DONIZETTI	1	02-10-2011 18:35	02-10-2011 19:15	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DONIZETTI	1	02-10-2011 19:15	02-10-2011 19:45	<b>00:30</b>	Inspeção	Rotterdam
DONIZETTI	1	02-10-2011 20:35	02-10-2011 22:25	<b>01:50</b>	Ag Análises	Rotterdam
DONIZETTI	1	03-10-2011 06:25	03-10-2011 06:45	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DONIZETTI	1	06-10-2011 11:00	06-10-2011 14:55	<b>03:55</b>	Ag Análises	Leixões
DONIZETTI	1	07-10-2011 02:30	07-10-2011 03:30	<b>01:00</b>	Pilotos	Leixões
DONIZETTI	1	08-10-2011 11:40	08-10-2011 13:20	<b>01:40</b>	Ag Análises	Leixões
DONIZETTI	1	08-10-2011 13:20	08-10-2011 14:10	<b>00:50</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	19-10-2011 00:30	20-10-2011 18:15	<b>41:45</b>	Cais Ocupado	Leixões
GLOBAL SUN	1	20-10-2011 20:30	20-10-2011 22:15	<b>01:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	20-10-2011 22:45	20-10-2011 23:10	<b>00:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	20-10-2011 23:30	21-10-2011 01:20	<b>01:50</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 07:55	21-10-2011 08:25	<b>00:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 12:15	21-10-2011 12:35	<b>00:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 12:45	21-10-2011 13:25	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 15:25	21-10-2011 16:55	<b>01:30</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 16:55	21-10-2011 17:55	<b>01:00</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 18:05	21-10-2011 19:10	<b>01:05</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL SUN	1	21-10-2011 19:10	21-10-2011 21:15	<b>02:05</b>	Ag Análises	Leixões
GLOBAL SUN	1	22-10-2011 01:40	22-10-2011 03:20	<b>01:40</b>	Inspeção	Leixões
GLOBAL SUN	1	25-10-2011 22:30	25-10-2011 23:55	<b>01:25</b>	Manobras outros navios	Barcelona
GLOBAL SUN	1	26-10-2011 01:00	26-10-2011 02:30	<b>01:30</b>	Inspeção	Barcelona
GLOBAL SUN	1	26-10-2011 02:30	26-10-2011 04:45	<b>02:15</b>	Ag Análises	Barcelona
GLOBAL SUN	1	26-10-2011 04:45	26-10-2011 05:20	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
GLOBAL SUN	1	27-10-2011 10:50	27-10-2011 11:55	<b>01:05</b>	Inspeção	Lavera
GLOBAL SUN	1	27-10-2011 11:55	27-10-2011 14:20	<b>02:25</b>	Ag Análises	Lavera
GLOBAL SUN	1	27-10-2011 14:20	27-10-2011 15:00	<b>00:40</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
DENIZ-S	7	02-11-2011 01:50	04-11-2011 15:30	<b>61:40</b>	Cais Ocupado	Leixões
DENIZ-S	7	04-11-2011 16:55	04-11-2011 18:25	<b>01:30</b>	Inspeção	Leixões
DENIZ-S	7	04-11-2011 18:25	04-11-2011 21:50	<b>03:25</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
DENIZ-S	7	04-11-2011 22:10	04-11-2011 23:45	<b>01:35</b>	Ag Análises	Leixões
DENIZ-S	7	05-11-2011 11:30	05-11-2011 13:40	<b>02:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
DENIZ-S	7	05-11-2011 14:15	05-11-2011 15:20	<b>01:05</b>	Ag Análises	Leixões
DENIZ-S	7	09-11-2011 11:55	09-11-2011 14:00	<b>02:05</b>	Ag Análises	Rotterdam
DENIZ-S	7	09-11-2011 14:40	09-11-2011 15:25	<b>00:45</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	09-11-2011 19:30	10-11-2011 00:05	<b>04:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 00:05	10-11-2011 01:00	<b>00:55</b>	Inspeção	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 01:15	10-11-2011 02:30	<b>01:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 06:00	10-11-2011 09:20	<b>03:20</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 09:20	10-11-2011 11:00	<b>01:40</b>	Inspeção	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 11:20	10-11-2011 11:55	<b>00:35</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 15:10	10-11-2011 15:30	<b>00:20</b>	Inspeção	Rotterdam
DENIZ-S	7	10-11-2011 20:40	10-11-2011 23:50	<b>03:10</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
DENIZ-S	7	11-11-2011 01:45	11-11-2011 02:30	<b>00:45</b>	Inspeção	Rotterdam
DENIZ-S	7	11-11-2011 23:45	12-11-2011 05:00	<b>05:15</b>	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
GLOBAL MOON	1	12-11-2011 22:20	13-11-2011 20:08	<b>21:48</b>	Cais Ocupado	Leixões

Voyage charters

**REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE**

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
GLOBAL MOON	1	13-11-2011 21:30	13-11-2011 22:15	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL MOON	1	13-11-2011 22:50	13-11-2011 23:45	00:55	Manobras Navio	Leixões
GLOBAL MOON	1	14-11-2011 00:00	14-11-2011 01:00	01:00	Ag Análises	Leixões
GLOBAL MOON	1	14-11-2011 03:35	14-11-2011 03:55	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL MOON	1	14-11-2011 04:35	14-11-2011 05:00	00:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
GLOBAL MOON	1	14-11-2011 05:15	14-11-2011 06:15	01:00	Ag Análises	Leixões
GLOBAL MOON	1	18-11-2011 04:50	18-11-2011 16:25	11:35	Cais Ocupado	Rotterdam
GLOBAL MOON	1	18-11-2011 21:30	18-11-2011 22:35	01:05	Inspeção	Rotterdam
GLOBAL MOON	1	19-11-2011 00:40	19-11-2011 02:45	02:05	Ag Análises	Rotterdam
GLOBAL MOON	1	19-11-2011 02:45	19-11-2011 03:40	00:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
NARCEA	6	20-11-2011 10:05	20-11-2011 23:00	12:55	Preparação tanques navio	Leixões
NARCEA	6	20-11-2011 23:00	22-11-2011 02:20	27:20	Cais Ocupado	Leixões
NARCEA	6	22-11-2011 08:05	22-11-2011 09:00	00:55	Ag Análises	Leixões
NARCEA	6	22-11-2011 15:20	23-11-2011 00:15	08:55	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
NARCEA	6	23-11-2011 01:05	23-11-2011 02:05	01:00	Ag Análises	Leixões
NARCEA	6	25-11-2011 12:50	25-11-2011 14:15	01:25	Inspeção	Algeciras
NARCEA	6	25-11-2011 14:15	25-11-2011 18:53	04:38	Ag Análises	Algeciras
NARCEA	6	25-11-2011 20:35	25-11-2011 21:15	00:40	Ag Análises	Algeciras
NARCEA	6	30-11-2011 00:12	30-11-2011 07:46	07:34	Cais Ocupado	Genova
NARCEA	6	30-11-2011 09:00	30-11-2011 10:50	01:50	Inspeção	Genova
NARCEA	6	30-11-2011 10:50	30-11-2011 12:06	01:16	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Genova
BOW BRACARIA	3	26-11-2011 23:40	27-11-2011 00:55	01:15	Cais Ocupado	Rotterdam
BOW BRACARIA	3	27-11-2011 04:30	27-11-2011 07:15	02:45	Preparação tanques navio	Rotterdam
BOW BRACARIA	3	27-11-2011 07:15	27-11-2011 08:05	00:50	Inspeção	Rotterdam
BOW BRACARIA	3	27-11-2011 08:05	27-11-2011 13:25	05:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOW BRACARIA	3	27-11-2011 14:15	27-11-2011 16:00	01:45	Inspeção	Rotterdam
BOW BRACARIA	3	02-12-2011 00:01	03-12-2011 11:00	34:59	Cais Ocupado	Leixões
BOW BRACARIA	3	03-12-2011 13:40	03-12-2011 15:55	02:15	Ag Análises	Leixões
BOW BRACARIA	3	03-12-2011 15:55	04-12-2011 00:15	08:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	3	04-12-2011 17:10	04-12-2011 17:50	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	3	05-12-2011 03:00	05-12-2011 03:25	00:25	Inspeção	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 00:15	06-12-2011 06:40	06:25	Cais Ocupado	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 07:40	06-12-2011 08:30	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 08:45	06-12-2011 10:30	01:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 10:55	06-12-2011 11:45	00:50	Ag Análises	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 19:05	06-12-2011 19:25	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	06-12-2011 22:10	07-12-2011 01:30	03:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 03:50	07-12-2011 04:00	00:10	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 07:30	07-12-2011 08:20	00:50	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	07-12-2011 14:30	07-12-2011 15:55	01:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 13:30	11-12-2011 14:50	01:20	Pilotos	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 16:15	11-12-2011 17:20	01:05	Inspeção	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 17:20	11-12-2011 18:50	01:30	Ag Análises	Barcelona
BOW BRACARIA	4	11-12-2011 18:50	11-12-2011 19:30	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
BOW BRACARIA	4	12-12-2011 06:10	12-12-2011 06:40	00:30	Ag Análises	Barcelona
BOW BRACARIA	4	13-12-2011 03:50	14-12-2011 14:35	34:45	Cais Ocupado	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 15:20	14-12-2011 16:30	01:10	Inspeção	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 16:30	14-12-2011 21:30	05:00	Ag Análises	Lavera
BOW BRACARIA	4	14-12-2011 21:30	14-12-2011 22:05	00:35	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
BOMAR MARS	3	11-07-2011 23:20	13-07-2011 00:01	24:41	Preparação tanques navio	Leixões
BOMAR MARS	3	13-07-2011 00:01	21-07-2011 19:50	211:49	Cais Ocupado	Leixões
BOMAR MARS	3	21-07-2011 19:50	22-07-2011 22:05	26:15	Mau Tempo	Leixões
BOMAR MARS	3	23-07-2011 00:30	23-07-2011 02:55	02:25	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MARS	3	23-07-2011 03:05	23-07-2011 04:05	01:00	Ag Análises	Leixões

Voyage charters

REGISTO DE PERÍODOS DE INATIVIDADE

Navio	Vg.	Data/Hora		Inatividade		Local
		Início	Fim	Duração [h/m]	Descrição	Porto
BOMAR MARS	3	23-07-2011 11:40	23-07-2011 12:00	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MARS	3	23-07-2011 18:00	23-07-2011 18:45	00:45	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
BOMAR MARS	3	24-07-2011 04:00	24-07-2011 06:00	02:00	Inspeção	Leixões
BOMAR MARS	3	27-07-2011 09:25	27-07-2011 10:20	00:55	Inspeção	Le Havre
BOMAR MARS	3	27-07-2011 10:20	27-07-2011 12:00	01:40	Ag Análises	Le Havre
BOMAR MARS	3	27-07-2011 19:10	27-07-2011 20:00	00:50	Ag. Documentos	Le Havre
BOMAR MARS	3	27-07-2011 20:00	27-07-2011 21:00	01:00	Pilotos	Le Havre
BOMAR MARS	3	29-07-2011 01:45	29-07-2011 16:50	15:05	Ag Análises	Rotterdam
BOMAR MARS	3	29-07-2011 22:45	30-07-2011 03:00	04:15	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Rotterdam
BOMAR MARS	3	30-07-2011 12:50	30-07-2011 14:00	01:10	Pilotos	Rotterdam
VIOLET	1	16-05-2011 04:36	16-05-2011 18:36	14:00	Cais Ocupado	Leixões
VIOLET	1	16-05-2011 21:18	16-05-2011 22:45	01:27	Ag Análises	Leixões
VIOLET	1	16-05-2011 22:45	17-05-2011 02:12	03:27	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	17-05-2011 09:24	17-05-2011 10:00	00:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	17-05-2011 10:48	17-05-2011 12:00	01:12	Ag Análises	Leixões
VIOLET	1	17-05-2011 14:36	17-05-2011 15:36	01:00	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	17-05-2011 23:20	17-05-2011 23:40	00:20	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	18-05-2011 01:48	18-05-2011 08:18	06:30	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	18-05-2011 11:06	18-05-2011 12:24	01:18	Inspeção	Leixões
VIOLET	1	18-05-2011 12:36	18-05-2011 18:00	05:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Leixões
VIOLET	1	22-05-2011 22:12	22-05-2011 23:12	01:00	Inspeção	Barcelona
VIOLET	1	22-05-2011 23:12	23-05-2011 02:00	02:48	Ag Análises	Barcelona
VIOLET	1	23-05-2011 09:24	23-05-2011 10:48	01:24	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Barcelona
VIOLET	1	23-05-2011 11:00	23-05-2011 11:24	00:24	Inspeção	Barcelona
VIOLET	1	23-05-2011 12:18	23-05-2011 14:24	02:06	Ag. Documentos	Barcelona
VIOLET	1	24-05-2011 08:42	24-05-2011 10:12	01:30	Inspeção	Lavera
VIOLET	1	24-05-2011 10:12	24-05-2011 12:45	02:33	Ag Análises	Lavera
VIOLET	1	24-05-2011 12:45	24-05-2011 13:42	00:57	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
VIOLET	1	24-05-2011 20:42	24-05-2011 21:00	00:18	Inspeção	Lavera
VIOLET	1	24-05-2011 21:00	24-05-2011 22:36	01:36	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Lavera
VIOLET	1	25-05-2011 20:00	25-05-2011 21:20	01:20	Inspeção	Genova
VIOLET	1	25-05-2011 21:20	25-05-2011 22:00	00:40	Ag. Ordens Ref. / Terminal	Genova



# **Anexo 6**

*Bill of Lading*



# BILL OF LADING

TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES

**COPY NOT NEGOTIABLE**

**Shipper:**

**Consignee:**

**Notify Address:**

**Vessel:**

**Port of Loading:**

**Port of Discharge:**

Grade	M.Tons (Vac)	M.Tons (Air)	Long Tons	M <sup>3</sup> @15°C	Gallons	Bbls @60°F

**Remarks:**

'One original BoL remained onboard against which bill delivery of cargo may properly be made on instructions received from Charterers'

(of which --- on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

**Freight payable as per CHARTER-PARTY dated**

**FREIGHT ADVANCE.**

**Received on account of freight:**

**SHIPPED** at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

**Freight payable at**

**Place and date of issue**

**Number of original Bs/ L**

Signature
By Capt.
As Master of M/T

**(1)** All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, are herewith incorporated. The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to cargo arisen prior to loading and after discharging.

**(2) General Paramount Clause.**

The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25<sup>th</sup> August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.

*Trades where Hague-Visby Rules apply.*

In trades where the international Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23<sup>rd</sup> 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall be considered incorporated in this Bill of Lading. The Carrier takes all reservations possible under such applicable legislation, relating to the period before loading and after discharging and while the goods are in the charge of another Carrier, and to deck cargo and live animals.

**(3) General Average**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1974 as amended 1990, in London unless another piece is agreed in the Charter.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Netherlands Commercial Code, Art. 700, and the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

**(4) New Jason Clause.**

In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods shall contribute with the Carrier in general average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a general average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the goods.

If a salving ship is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Carrier or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the goods, Shippers, Consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

**(5) Both-to-Blame Collision Clause.**

If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her Owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying ship or her Owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying ship or her Owners as part of their claim against the carrying vessel or Carrier. The foregoing provisions shall also apply where the Owners, operators or those in charge of any ship or ships or object other than, or in addition to, the colliding ships or objects are at fault in respect of a collision or contact.

For particular of cargo, freight,  
destination, etc. see overleaf.

# **Anexo 7**

*Asbatankvoy*





Vessel Search:




INTERTANKO

[Support \(Chat\)](#) | [Log Off](#)
[Home](#) [Questionnaires](#) [Vessel Info](#) [Tools](#) [Manage Account](#)
[Charter Party Terms & Clauses](#)

 -- [Email](#)

### ASBATANKVOY - Tanker Voyage Charter Party Oct 1977

1. **WARRANTY—VOYAGE—CARGO.** The vessel classed as specified in Part I hereof, and to be so maintained during the currency of this Charter, shall, with all convenient dispatch, proceed as ordered to Loading Port(s) named in accordance with Clause 4 hereof, or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and being seaworthy, and having all pipes, pumps and heater coils in good working order, and being in every respect fitted for the voyage, so far as the foregoing conditions can be attained by the exercise of due diligence, perils of the sea and any other cause of whatsoever kind beyond the Owner's and/or Masters control excepted, shall load (always afloat) from the factors of the Charterer a full and complete cargo of petroleum and/or its products in bulk, not exceeding what she can reasonably stow and carry over and above her bunker fuel, consumable stores, boiler feed, culinary and drinking water, and complement and their effects (sufficient space to be left in the tanks to provide for the expansion of the cargo), and being so loaded shall forthwith proceed, as ordered on signing Bills of Lading, direct to the Discharging Port(s), or so near thereunto as she may safely get (always afloat), and deliver said cargo. If heating of the cargo is requested by the Charterer, the Owner shall exercise due diligence to maintain the temperatures requested.
2. **FREIGHT.** Freight shall be at the rate stipulated in Part I and shall be computed on intake quantity (except deadfreight as per Clause 3) as shown on the Inspector's Certificate of Inspection. Payment of freight shall be made by Charterer without discount upon delivery of cargo at destination, less any disbursements or advances made to the Master or Owner's agents at ports of loading and/or discharge and cost of insurance thereon. No deduction of freight shall be made for water and/or sediment contained in the cargo. The services of the Petroleum Inspector shall be arranged and paid for by the Charterer who shall furnish the Owner with a copy of the Inspector's Certificate.
3. **DEADFREIGHT.** Should the Charterer fail to supply a full cargo, the Vessel may, at the Master's option, and shall, upon request of the Charterer, proceed on her voyage, provided that the tanks in which cargo is loaded are sufficiently filled to put her in seaworthy condition. In that event, however, deadfreight shall be paid at the rate specified in Part I hereof on the difference between the intake quantity and the quantity the Vessel would have carried if loaded to her minimum permissible freeboard for the voyage.
4. **NAMING LOADING AND DISCHARGE PORTS.**
  - (a) The Charterer shall name the loading port or ports at least twenty-four (24) hours prior to the Vessel's readiness to sail from the last previous port of discharge, or from bunkering port for the voyage, or upon signing this Charter if the Vessel has already sailed. However, Charterer shall have the option of ordering the Vessel to the following destinations for wireless orders:  
On a voyage to a port or ports in:  
ST. KITTS Caribbean or U.S. Gulf loading port(s)  
PORT SAID Eastern Mediterranean or Persian Gulf loading port(s)  
(from ports west of Port Said.)
  - (b) If lawful and consistent with Part I and with the Bills of Lading, the Charterer shall have the option of nominating a discharging port or ports by radio to the Master on or before the Vessel's arrival at or off the following places:  
Place On a voyage to a port or ports in:  
LAND'S END United Kingdom/Continent (Bordeaux/Hamburg range)  
or Scandinavia (including Denmark)  
SUEZ Mediterranean (from Persian Gulf)  
GIBRALTER Mediterranean (from Western Hemisphere).
  - (c) Any extra expense incurred in connection with any change in loading or discharging ports (so named) shall be paid for by the Charterer and any time thereby lost to the Vessel shall count as used laytime.
5. **LAYDAYS.** Laytime shall not commence before the date stipulated in Part I, except with the Charterer's sanction. Should the Vessel not be ready to load by 4:00 o'clock P.M. (local time) on the cancelling date stipulated in Part I, the Charterer shall have the option of cancelling this Charter by giving Owner notice of such cancellation within twenty-four (24) hours after such cancellation date; otherwise this Charter to remain in full force and effect.
6. **NOTICE OF READINESS.** Upon arrival at customary anchorage at each port of loading or discharge, the Master or his agent shall give the Charterer or his agent notice by

letter, telegraph, wireless or telephone that the Vessel is ready to load or discharge cargo, berth or no berth, and laytime, as hereinafter provided, shall commence upon the expiration of six (6) hours after receipt of such notice, or upon the Vessel's arrival in berth (i.e., finished mooring when at a seaload or discharging terminal and all fast when loading or discharging alongside a wharf), whichever first occurs. However, where delay is caused to Vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which Charterer has no control, such delay shall not count as used laytime.

- 7. HOURS FOR LOADING AND DISCHARGING. The number of running hours specified as laytime in Part I shall be permitted the Charterer as laytime for loading and discharging** cargo; but any delay due to the Vessel's condition or breakdown or inability of the Vessel's facilities to load or discharge cargo within the time allowed shall not count as used laytime. If regulations of the Owner or port authorities prohibit loading or discharging of the cargo at night, time so lost shall not count as used laytime; if the Charterer, shipper or consignee prohibits loading or discharging at night, time so lost shall count as used laytime. Time consumed by the vessel in moving from loading or discharge port anchorage to her loading or discharge berth, discharging ballast water or slops, will not count as used laytime.
- 8. DEMURRAGE. Charterer shall pay demurrage per running hour and pro rata for a** part thereof at the rate specified in Part I for all time that loading and discharging and used laytime as elsewhere herein provided exceeds the allowed laytime elsewhere herein specified. If, however, demurrage shall be incurred at ports of loading and/or discharge by reason of fire, explosion, storm or by a strike, lockout, stoppage or restraint of labor or by breakdown of machinery or equipment in or about the plant of the Charterer, supplier, shipper or consignee of the cargo, the rate of demurrage shall be reduced one-half of the amount stated in Part I per running hour or pro rata for part of an hour for demurrage so incurred. The Charterer shall not be liable for any demurrage for delay caused by strike, lockout, stoppage or restraint of labor for Master, officers and crew of the Vessel or tugboat or pilots.
- 9. SAFE BERTHING—SHIFTING. The vessel shall load and discharge at any safe place** or wharf, or alongside vessels or lighters reachable on her arrival, which shall be designated and procured by the Charterer, provided the Vessel can proceed thereto, He at, and depart therefrom always safely afloat, any lighterage being at the expense, risk and peril of the Charterer. The Charterer shall have the right of shifting the Vessel at ports of loading and/or discharge from one safe berth to another on payment of all towage and pilotage shifting to next berth, charges for running lines on arrival at and leaving that berth, additional agency charges and expense, customs overtime and fees, and any other extra port charges or port expenses incurred by reason of using more than one berth. Time consumed on account of shifting shall count as used laytime except as otherwise provided in Clause 15.
- 10. PUMPING IN AND IN AND OUT.**  
The cargo shall be pumped into the Vessel at the expense, risk and peril of the Charterer, and shall be pumped out of the Vessel at the expense of the Vessel, but at the risk and peril of the Vessel only so far as the Vessel's permanent hose connections, where delivery of the cargo shall be taken by the Charterer or its consignee. If required by Charterer, Vessel after discharging is to clear shore pipe lines of cargo by pumping water through them and time consumed for this purpose shall apply against allowed laytime. The Vessel shall supply her pumps and the necessary power for discharging in all ports, as well as necessary hands. However, should the Vessel be prevented from supplying such power by reason of regulations prohibiting fires on board, the Charterer or consignee shall supply, at its expense, all power necessary for discharging as well as loading, but the Owner shall pay for power supplied to the Vessel for other purposes. If cargo is loaded from lighters, the Vessel shall furnish steam at Charterer's expense for pumping cargo into its Vessel, if requested by the Charterer, providing the Vessel has facilities for generating steam and is permitted to have fires on board. All overtime of officers and crew incurred in loading and/or discharging shall be for account of the Vessel.
- 11. HOSES: MOORING AT SEA TERMINALS. Hoses for loading and discharging shall** be furnished by the Charterer and shall be connected and disconnected by the Charterer, or, at the option of the Owner, by the Owner at the Charterer's risk and expense. Laytime shall continue until the hoses have been disconnected. When Vessel loads or discharges at a sea terminal, the Vessel shall be properly equipped at Owner's expense for loading or discharging at such place, including suitable ground tackle, mooring lines and equipment for handling submarine hoses.
- 12. DUES—TAXES—WHARFAGE. The Charterer shall pay all taxes, dues and. other** charges on the cargo, including but not limited to Customs overtime on the cargo, Venezuelan Habilitation Tax, C.I.M. Taxes at Le Havre and Portuguese Imposto de Comercio Maritime. The Charterer shall also pay all taxes on freight at loading or discharging ports and any unusual taxes, assessments and governmental charges which are not presently in effect but which may be imposed in the future on the Vessel or freight. The Owner shall pay all dues and other charges on the Vessel (whether or not such dues or charges are assessed on the basis of quantity of cargo), including but not limited to French droits de quai and Spanish derramas taxes. The Vessel shall be free of charges for the use of any wharf, dock, place or mooring facility arranged by the Charterer for the purpose of loading or discharging cargo; however, the Owner shall be responsible for charges for such berth when used solely for Vessel's purposes, such as awaiting Owner's orders, tank cleaning, repairs, etc. before, during or after loading or discharging.

- 13. (a). CARGOES EXCLUDED VAPOR PRESSURE. Cargo shall not be shipped which** has a vapor pressure at one hundred degrees Fahrenheit (100°F.) in excess of thirteen and one-half pounds (13.5 lbs.) as determined by the current A.S.T.M. Method (Reid) D-323.
- (b) FLASH POINT.** Cargo having a flash point under one hundred and fifteen degrees Fahrenheit (115°F.) (closed cup) A.S.T.M. Method 5-56 shall not be loaded from lighters but this clause shall not restrict the Charterer from loading or topping off Crude Oil from vessels or barges inside or outside the bar at any port or place where bar conditions exist.
- 14. (a). ICE. In case port of loading or discharge should be inaccessible owing to ice, the** Vessel shall direct her course according to Master's judgment, notifying by telegraph or radio, if available, the Charterers, shipper or consignee, who is bound to telegraph or radio orders for another port, which is free from ice and where there are facilities for the loading or reception of the cargo in bulk. The whole of the time occupied from the time the Vessel is diverted by reason of the ice until her arrival at an ice-free port of loading or discharge, as the case may be, shall be paid for by the Charterer at the demurrage rate stipulated in Part I.
- (b)** If on account of ice the Master considers it dangerous to enter or remain at any loading or discharging place for fear of the Vessel being frozen in or damaged, the Master shall communicate by telegraph or radio, if available, with the Charterer, shipper or consignee of the cargo, who shall telegraph or radio him in reply, giving orders to proceed to another port as per Clause 14 (a) where there is no danger of ice and where there are the necessary facilities for the loading or reception of the cargo in bulk, or to remain at the original port at their risk, and in either case Charterer to pay for the time that the Vessel may be delayed, at the demurrage rate stipulated in Part I.
- 15. TWO OR MORE PORTS COUNTING AS ONE. To the extent that the freight rate** standard of reference specified in Part I F hereof provides for special groupings or combinations of ports or terminals, any two or more ports or terminals within each such grouping or combination shall count as one port for purposes of calculating freight and demurrage only, subject to the following conditions:
- (a)**Charterer shall pay freight at the highest rate payable under Part I F hereof for a voyage between the loading and discharge ports used by Charterer.
- (b)**All charges normally incurred by reason of using more than one berth shall be for Charterer's account as provided in Clause 9 hereof
- (c)**Time consumed shifting between the ports or terminals within the particular grouping or combination shall not count as used laytime.
- (d)**Time consumed shifting between berths within one of the ports or terminals of the particular grouping or combination shall count as used laytime.
- 16. GENERAL CARGO. The Charterer shall not be permitted to ship any packaged\_** goods or non-liquid bulk cargo of any description; the cargo the Vessel is to load under this Charter is to consist only of liquid bulk cargo as specified in Clause I.
- 17. (a). QUARANTINE. Should the Charterer send the Vessel to any port or place where** a quarantine exists, any delay thereby caused to the Vessel shall count as used laytime; but should the quarantine not be declared until the Vessel is on passage to such port, the Charterer shall not be liable for any resulting delay.
- (b) FUMIGATION;** If the Vessel, prior to or after entering upon this Charter, has docked or docks at any wharf which is not rat-free or stegomyia-free, she shall, before proceeding to a rat-free or stegomyia-free wharf, be fumigated by the Owner at his expense, except that if the Charterer ordered the Vessel to an infected wharf the Charterer shall bear the expense of fumigation.
- 18. CLEANING. The Owner shall clean the tanks, pipes and pumps of the Vessel to the** satisfaction of the Charterer's Inspector. The Vessel shall not be responsible for any admixture if more than one quality of oil is shipped, nor for leakage, contamination or deterioration in quality of the cargo unless the admixture, leakage, contamination or deterioration results from
- (a)** unseaworthiness existing at the time of loading or at the inception of the voyage which was discoverable by the exercise of due diligence, or **(b)** error or fault of the servants of the Owner in the loading, care or discharge of the cargo.
- 19. GENERAL EXCEPTIONS CLAUSE. The Vessel, her Master and Owner shall not, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss or damage, or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:—any act, neglect, default** or barratry of the Master, pilots, mariners or other servants of the Owner in the navigation or management of the Vessel; fire, unless caused by the personal design or neglect of the Owner, collision, stranding or peril, danger or accident of the sea or other navigable waters; saving or attempting to save life or property; wastage in weight or bulk, or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the cargo; any act or omission of the Charterer or Owner, shipper or consignee of the cargo, their agents or representatives; insufficiency of packing; insufficiency or inadequacy of marks; explosion, bursting of boilers, breakage of shafts, or any latent defect in hull, equipment or machinery; unseaworthiness of the Vessel unless caused by want of due diligence on the part of the Owner to make the Vessel seaworthy or to have her properly manned, equipped and supplied; or from any other cause of whatsoever kind arising without the actual fault or privity of the Owner. And neither the Vessel nor Master or Owner, nor the Charterer, shall, unless otherwise in this Charter expressly provided, be responsible for any loss of damage or delay or failure in performing hereunder, arising or resulting from:— Act of God; act of war; perils of the seas; act of public enemies, pirates or assailing thieves; arrest or restraint of princes, rulers or people; or seizure under legal process provided bond is promptly furnished to release the Vessel or cargo; strike or lockout or stoppage or restraint of labor from whatever cause, either partial or general; or riot or

civil commotion.

## 20. ISSUANCE AND TERMS OF BILLS OF LADING

(a) The Master shall, upon request, sign Bills of Lading in the form appearing below for all cargo shipped but without prejudice to the rights of the Owner and Charterer under the terms of this Charter. The Master shall not be required to sign Bills of Lading for any port which, the Vessel cannot enter, remain at and leave in safety and always afloat nor for any blockaded port.

(b) The carriage of cargo under this Charter Party and under all Bills of Lading issued for the cargo shall be subject to the statutory provisions and other terms set forth or specified in sub-paragraphs (i) through (vii) of this clause and such terms shall be incorporated verbatim or be deemed incorporated by the reference in any such Bill of Lading. In such sub-paragraphs and in any Act referred to therein, the word "carrier" shall include the Owner and the Chartered Owner of the Vessel.

(i) **CLAUSE PARAMOUNT.** This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to the extent but no further.

(ii) **JASON CLAUSE.** In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Owner is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo shippers, consignees or owners of the cargo shall contribute with the Owner in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving ship is owned or operated by the Owner, salvage shall be paid for as fully as if the said salving ship or ships belonged to strangers. Such deposit as the Owner or his agents may deem sufficient to cover the estimated contribution of the cargo and any salvage and special charges there on shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the cargo to the carrier before delivery.

(iii) **GENERAL AVERAGE.** General Average shall be adjusted, stated and settled according to York/ Antwerp Rules 1950 and, as to matters not provided for by those rules, according to the laws and usages at the port of New York or at the port of London, whichever place is specified in Part I of this Charter. If a General Average statement is required, it shall be prepared at such port or place in the United States or United Kingdom, whichever country is specified in Part I of this Charter, as may be selected by the Owner, unless otherwise mutually agreed, by an Adjuster appointed by the Owner and approved by the Charterer. Such Adjuster shall attend to the settlement and the collection of the General Average, subject to customary charges. General Average Agreements and/or security shall be furnished by Owner and/or Charterer, and/or Owner and/or Consignee of cargo, if requested. Any cash deposit being made as security to pay General Average and/or salvage shall be remitted to the Average Adjuster and shall be held by him at his risk in a special account in a duly authorized and licensed bank at the place where the General Average statement is prepared.

(iv) **BOTH TO BLAME.** If the Vessel comes into collision with another ship as a result of the negligence of the other ship and any act, neglect or default of the Master, mariner, pilot or the servants of the Owner in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder shall indemnify the Owner against all loss or liability to the other or non-carrying ship or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or recovered by the other or non-carrying ship or her owners as part of their claim against the carrying ship or Owner. The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any ships or objects other than, or in addition to, the colliding ships or object are at fault in respect of a collision or contact.

(v) **LIMITATION OF LIABILITY.** Any provision of this Charter to the contrary notwithstanding, the Owner shall have the benefit of all limitations of, and exemptions from, liability accorded to the owner or chartered owner of vessels by any statute or rule of law for the time being in force.

(vi) **WAR RISKS.** (a) If any port of loading or of discharge named in this Charter Party or to which the Vessel may properly be ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading be blockaded, or

(b) If owing to any war, hostilities, warlike operations, civil war, civil commotions, revolutions or the operation of international law (a) entry to any such port of loading or of discharge or the loading or discharge of cargo at any such port be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or prohibited or (b) it be considered by the Master or Owners in his or their discretion dangerous or impossible for the Vessel to reach any such port of loading or discharge — the Charterers shall have the right to order the cargo or such part of it as may be affected to be loaded or discharged at any other safe port of loading or of discharge within the range of loading or discharging ports respectively established under the provisions of the Charter Party (provided such other port is not blockaded or that entry thereto or loading or discharge of cargo thereat is not in the Master's or Owner's discretion dangerous or prohibited). If in respect of a port of discharge no orders be received from the Charterers within 48 hours after they or their agents have received from the Owners a request for the nomination of a substitute port, the Owners shall then be at liberty to discharge the cargo at any safe port which they or the Master may in their or his discretion decide on (whether within the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party or not) and such dis

charge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment so far as cargo so discharged is concerned. In the event of the cargo being loaded or discharged at any such other port within the respective range of loading or discharging ports established under the provisions of the Charter Party, the Charter Party shall be read in respect of freight and all other conditions whatsoever as if the voyage performed were that originally designated. In the event, however, that the Vessel discharges the cargo at a port outside the range of discharging ports established under the provisions of the Charter Party, freight shall be paid as for the voyage originally designated and all extra expenses involved in reaching the actual port of discharge and or discharging the cargo thereat shall be paid by the Charterers or Cargo Owners. In the latter event the Owners shall have a lien on the cargo for all such extra expenses.

(c) The Vessel shall have liberty to comply with any directions or recommendations as to departure, arrival, routes, ports of call, stoppages, destinations, zones, waters, delivery or in any otherwise whatsoever given by the government of the nations under whose flag the Vessel sails or any other government or local authority including any de facto government or local authority or by any person or body acting or purporting to act as or with the authority of any such government or authority or by any committee or person having under the terms of the war risks insurance on the vessel the right to give any such directions or recommendations. If by reason of or in compliance with any such directions or recommendations, anything is done or is not done such shall not be deemed a deviation.

If by reason of or in compliance with any such direction or recommendation the Vessel does not proceed to the port or ports of discharge originally designated or to which she may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading, the Vessel may proceed to any safe port of discharge which the Master or Owners in his or their discretion may decide on and there discharge the cargo. Such discharge shall be deemed to be due fulfillment of the contract or contracts of affreightment and the Owners shall be entitled to freight as if discharge has been effected at the port or ports originally designated or to which the vessel may have been ordered pursuant to the terms of the Bills of Lading. All extra expenses involved in reaching and discharging the cargo at any such other port of discharge shall be for the care of the Charterers and/or

(vii) **DEVIATION CLAUSE.** The Vessel shall have liberty to call at any ports in any order, to sail with or without pilots, to tow or to be towed, to go to the assistance of vessels in distress, to deviate for the purpose of saving life or property or of landing any ill or injured person on board, and to call for fuel at any port or ports in or out of the regular course of the voyage. Any salvage shall be for the sole benefit of the Owner.

21. **LIEN.** The Owner shall have an absolute lien on the cargo for all freight, deadfreight, demurrage and costs, including attorney fees, of recovering the same, which lien shall continue after delivery of the cargo into the possession of the Charterer, or of the holders of any Bills of Lading covering the same or of any storage man.
22. **AGENTS.** The Owner shall appoint Vessel's agents at all ports.
23. **BREACH. Damages for breach of this Charter shall include all provable damages,** and all costs of suit and attorney fees incurred in any action hereunder.
24. **ARBITRATION. Any and all differences and disputes of whatsoever nature arising** out of this Charter shall be put to arbitration in the City of New York or in the City of London whichever place is specified in Part I of this charter pursuant to the laws relating to arbitration there in force, before a board of three persons, consisting of one arbitrator to be appointed by the Owner, one by the Charterer, and one by the two so chosen. The decision of any two of the three on any point or points shall be final. Either party hereto may call for such arbitration by service upon any officer of the other, wherever he may be found, of a written notice specifying the name and address of the arbitrator chosen by the first moving "party and a brief description of the disputes or differences which such party desires to put to arbitration. If the other party shall not, by notice served upon an officer of the first moving party within twenty days of the service of such first notice, appoint its arbitrator to arbitrate the dispute or differences specified, then the first moving party shall have the right without further notice to appoint a second arbitrator, who shall be a disinterested person with precisely the same force and effect as if said second arbitrator has been appointed by the other party. In the event that the two arbitrators fail to appoint a third arbitrator within twenty days of the appointment of the second arbitrator, either arbitrator may apply to a Judge of any court of maritime jurisdiction in the city above-mentioned for the appointment of a third arbitrator, and the appointment of such arbitrator by such Judge on such application shall have precisely the same force and effect as if such arbitrator had been appointed by the two arbitrators. Until such time as the arbitrators finally close the hearings either party shall have the right by written notice served on the arbitrators and on an officer of the other party to specify further disputes or differences under this Charter for hearing and determination. Awards made in pursuance to this clause may include costs, including a reasonable allowance for attorney's fees, and judgement may be entered upon any award made hereunder in any Court having jurisdiction in the premises.
25. **SUBLET.** Charterer shall have the right to sublet the Vessel. However, Charterer shall always remain responsible for the fulfillment of this Charter in all its terms and conditions.
26. **OIL POLLUTION CLAUSE. Owner agrees to participate in Charterer's program** covering oil pollution avoidance. Such program prohibits discharge overboard of all oily water, oily ballast or oil in any form of a persistent nature, except under extreme circumstances whereby the safety of the vessel, cargo or life at sea would be imperiled. Upon notice being given to the Owner that Oil Pollution Avoidance controls are required, the Owner will instruct the Master to retain on board the vessel all oily residues from consolidated tank washings, dirty ballast, etc., in one compartment, after separation of all possible water has taken place. All water separated to be discharged

overboard.

If the Charterer requires that demulsifiers shall be used for the separation of oil/water, such demulsifiers shall be obtained by the Owner and paid for by Charterer.

The Oil residues will be pumped ashore at the loading or discharging terminal, either as segregated oil, dirty ballast or co-mingled with cargo as it is possible for Charterers to arrange. If it is necessary to retain the residue on board co-mingled with or segregated from the cargo to be loaded, Charterers shall pay for any deadfreight so incurred.

Should it be determined that the residue is to be co-mingled or segregated on board, the Master shall arrange that the quantity of tank washings be measured in conjunction with cargo suppliers and a note of the quantity measured made in the vessel's ullage record.

The Charterer agrees to pay freight as per the terms of the Charter Party on any consolidated tank washings, dirty ballast, etc., retained on board under Charterer's instructions during the loaded portion of the voyage up to a maximum of 1% of the total deadweight of the vessel that could be legally carried for such voyage. Any extra expenses incurred by the vessel at loading or discharging port in pumping ashore oil residues shall be for Charterer's account, and extra time, if any, consumed for this operation shall count as used laytime.

[Click to continue](#)  [Close](#)

# **Anexo 8**

*Charterparty Recap*



Fm: Tramontana Tanker Ops

Good day,

We are pleased to send the Fixture recap of the above referred Vessel, clean of all Subjects:

Charterers : XXXX

Owners : Navig8

Brokers : Tramontana

1) DESCRIPTION OF THE VESSEL

VESSEL : M/T MISS CLAUDIA

IMO no. : 9293959

BUILT : May, 2006

FLAG : Marshall Island

REGISTRY : Majuro

SDWT : 40158MT on SDRAFT :11.08m

LOA : 175.96

BEAM : 31.03

CLASS : American Bureau of Shipping

PANDI : North of England

CAPACITY : 43014 CBM at 98% excluding slops tanks

SLOPS 98pct : 2035 CBM at 98% filled

SEGREGATIONS: 6

PUMPS : 12

TANKS : PHENOLIC EPOXY COATED

BCM : 88.15

KTM : 45.53

IGS : IG GENERATOR

COW : YES

OTHERWISE AS PER ATTACHED Q'88

LAST 3 CARGOES:

1ST LAST: FUEL OIL

2ND LAST: FUEL OIL

3RD LAST: FUEL OIL

TTBOOK WITHOUT GUARANTEE VSL IS NOT UNACCEPTABLE TO: REPSOL / ENI / KUWAIT  
PETROLEUM / MOTOR OIL (HELLAS) / INEOS

2) POSITION / READINESS

VESSEL AT GIBRALTAR WAITING TO DISCHARGE PART CARGO, ETB/ETS 7TH PM –

ETA CEUTA FOR BALANCE CARGO (25 MILES STEAMING) 7TH PM

EXPECTED OPEN CEUTA 09TH, - ETA LEIXOES 11TH

3) LAYDAYS

COMMENCEMENT: 13-JUNE-2012 TIME: 00:01

TERMINATION: 16-JUNE-2012 TIME: 23:59

4) LOADING PORT(S)/RANGE

1SPSB LEIXOES

5) DISCHARGE PORT(S)/RANGE

1SPSB SINES

6) CARGO

20000/25000MT OF VACUUM GASOIL + 5000MT OF FUEL OIL

7) FREIGHT RATE

BASIS 30 KT AT WS160

IF WS ANY CARGO OVERAGE TO BE AT 50 PCT OF FREIGHT STATED HEREIN

8) FREIGHT PAYABLE TO:

CHARTERERS TO ARRANGE IMMEDIATE TRANSFER OF FREIGHT DIRECTLY IN TO OWNERS  
BANK ACCOUNT WITHIN 5 BANKING DAYS AFTER DISCHARGE OR WITHIN 3 BANKING DAYS  
AFTER RECEIPT OF OWNERS FREIGHT INVOICE BY FAX OR EMAIL WHICHEVER OCCURS LATE.  
OWNER'S FREIGHT INVOICE AND DEMURRAGE INVOICE, IF ANY, SHOULD BE ISSUED TO:

( XXXX ADDRESS )

9) LAYTIME: 72 HOURS SHINC

10) DEMURRAGE: USD 17,000.-- PDPR

OWNERS BANK DETAILS

(...)

## ADDITIONAL CLAUSES

IN CASE VESSEL IS INVOLVED IN ANY POLLUTION, GROUNDING OR COLLISION BEFORE LOADING, CHARTERER HAS THE RIGHT TO IMMEDIATELY CANCEL THIS CHARTER PARTY AND CHARTERER WILL BE RELEASED FROM ANY LIABILITY /RESPONSIBILITY WHATSOEVER RELATED TO SAME.

- BIMCO ISPS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES TO APPLY  
- E.U. DIRECTIVE OWNERS WARRANT THAT VESSEL PERFORMING UNDER THIS CHARTER PARTY WILL COMPLY WITH THE EU DIRECTIVE 2005/33/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 JULY 2005, WHICH REQUIRES THAT AS FROM 1ST JANUARY 2010 SHIPS AT BERTH OR AT ANCHOR IN AN EU PORT USE MARINE FUELS THAT DO NOT EXCEED A SULPHUR CONTENT OF 0,1% BY MASS. VESSEL WILL CARRY ALL APPROPRIATE DOCUMENTARY EVIDENCE DEMONSTRATING THAT ARRANGEMENTS HAVE BEEN MADE TO CARRY OUT NECESSARY MODIFICATIONS. ALL COSTS WHATSOEVER CHARGED TO OWNERS/CHARTERERS AND/OR ANY LOSS OF TIME BY REASON OF THE VESSEL BURNING FUELS IN BREACH OF ANY LOCAL LAW GIVING EFFECT TO EU DIRECTIVE 2005/33/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 JULY 2005, SHALL BE FOR THE OWNERS ACCOUNT.

-IN ANY EVENT OF CONFLICT BETWEEN THE PROVISIONS SET OUT HEREIN AND ANY PRINTED TERMS OF THE CHARTER PARTY FORM, THE PROVISIONS SET OUT WILL PREVAIL.

- DIRECT SAILING  
VESSEL NOT TO PERFORM ANY INTERMEDIATE VOYAGE APART OF WHAT IS STATED IN ABOVE ITINERARY WITHOUT CHARTERER'S PREVIOUS CONSENT

- BIMCO EU ADVANCE CARGO DECLARATION CLAUSE TO APPLY (EXCLUDING ANY CONSEQUENTIAL LOSS AND/ OR DAMAGE) - AS AMENDED BELOW EU ADVANCE CARGO DECLARATION CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES

(A) IF THE VESSEL LOADS CARGO IN ANY EU PORT OR PLACE DESTINED FOR A PORT OR PLACE OUTSIDE THE EU OR LOADS CARGO OUTSIDE THE EU DESTINED FOR AN EU PORT OR PLACE, THE OWNERS SHALL COMPLY WITH THE CURRENT EU ADVANCE CARGO DECLARATION REGULATIONS (THE SECURITY AMENDMENT TO THE COMMUNITY CUSTOMS CODE, REGULATIONS 648/2005; 1875/2006; AND 312/2009) OR ANY SUBSEQUENT AMENDMENTS THERETO AND SHALL UNDERTAKE THE ROLE OF CARRIER FOR THE PURPOSES OF SUCH REGULATIONS AND IN THEIR OWN NAME, TIME AND EXPENSE SHALL:(I) HAVE IN PLACE AN EORI NUMBER (ECONOMIC OPERATOR REGISTRATION AND IDENTIFICATION);  
(II) SUBMIT AN ENS (ENTRY SUMMARY DECLARATION) CARGO DECLARATION ELECTRONICALLY TO THE EU MEMBER STATES' CUSTOMS (FIRST PORT OF CALL).

(B) THE CHARTERERS SHALL PROVIDE ALL NECESSARY INFORMATION TO THE OWNERS AND/OR THEIR AGENTS TO ENABLE THE OWNERS TO SUBMIT A TIMELY AND ACCURATE CARGO DECLARATION.

THE CHARTERERS SHALL ASSUME LIABILITY FOR AND SHALL INDEMNIFY, DEFEND AND HOLD HARMLESS THE OWNERS AGAINST ANY DIRECT LOSS AND/OR DAMAGE WHATSOEVER (EXCLUDING CONSEQUENTIAL LOSS AND/OR DAMAGE) AND/OR ANY EXPENSES, FINES, PENALTIES AND ALL OTHER CLAIMS OF WHATSOEVER NATURE, INCLUDING BUT NOT

LIMITED TO LEGAL COSTS, ARISING FROM THE CHARTERERS' FAILURE TO COMPLY WITH ANY OF THE PROVISIONS OF THIS SUB-CLAUSE. SHOULD SUCH FAILURE RESULT IN ANY DELAY THEN, NOTWITHSTANDING ANY PROVISION IN THIS CHARTER PARTY TO THE CONTRARY, ALL TIME USED OR LOST SHALL COUNT AS LAYTIME OR, IF THE VESSEL IS ALREADY ON DEMURRAGE, TIME ON DEMURRAGE.

(C) THE OWNERS SHALL ASSUME LIABILITY FOR AND SHALL INDEMNIFY, DEFEND AND HOLD HARMLESS THE CHARTERERS AGAINST ANY DIRECT LOSS AND/OR DAMAGE WHATSOEVER (EXCLUDING CONSEQUENTIAL LOSS AND/OR DAMAGE) AND ANY EXPENSES, FINES, PENALTIES AND ALL OTHER CLAIMS OF WHATSOEVER NATURE, INCLUDING BUT NOT LIMITED TO LEGAL COSTS, ARISING FROM THE OWNERS' FAILURE TO COMPLY WITH ANY OF THE PROVISIONS OF SUB-CLAUSE (A). SHOULD SUCH FAILURE RESULT IN ANY DELAY THEN, NOTWITHSTANDING ANY PROVISION IN THIS CHARTER PARTY TO THE CONTRARY, ALL TIME USED OR LOST SHALL NOT COUNT AS LAYTIME OR, IF THE VESSEL IS ALREADY ON DEMURRAGE, TIME ON DEMURRAGE.

(D) THE ASSUMPTION OF THE ROLE OF CARRIER BY THE OWNERS PURSUANT TO THIS CLAUSE AND FOR THE PURPOSE OF THE EU ADVANCE CARGO DECLARATION REGULATIONS SHALL BE WITHOUT PREJUDICE TO THE IDENTITY OF CARRIER UNDER ANY BILL OF LADING, OTHER CONTRACT, LAW OR REGULATION.

- OWNER TO APPOINT CHARTERERS' DESIGNATED AGENTS AT LOAD/DISCHARGE ALWAYS PROVIDED COMPETITIVE
- C/P FORM ASBATANKVOY (GA/ARB LONDON, ENGLISH LAW, Y/A 74 REV 94)
- BIMCO ISPS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES
- XXXX SHIPPING QUESTIONNAIRE APPROVED AND INCORPORATED HEREIN
- ASBATANKVOY C/P FORM PLUS XXX TERMS DATED 1-10-07 REVISION 4 (WITH AMENDMENTS)
  
- ANY DUES AND/OR TAXES ON CARGO AND/OR FREIGHT SHALL BE FOR CHARTERERS A/C AND BE SETTLED DIRECTLY BY THEM.
- ALL TIME USED AND ANY COST FOR ANY FLAG WAIVER IF ANY SHALL COUNT AS LAYTIME AND BE FOR CHARTERERS' ACCOUNT.
- MAXIMUM THREE HOURS AWAITING CARGO DOCUMENTS FOR OWNER'S ACCOUNT
- ENGLISH LAW/LONDON ARBITRATION, LMAA
- BIMCO ISPS CLAUSE FOR VOYAGE CHARTER PARTIES TO APPLY
- E.U. DIRECTIVE OWNERS WARRANT THAT VESSEL PERFORMING UNDER THIS CHARTER PARTY WILL COMPLY WITH THE EU DIRECTIVE 2005/33/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 JULY 2005, WHICH REQUIRES THAT AS FROM 1ST JANUARY 2010 SHIPS AT BERTH OR AT ANCHOR IN AN EU PORT USE MARINE FUELS THAT DO NOT EXCEED A SULPHUR CONTENT OF 0,1% BY MASS.  
VESSEL WILL CARRY ALL APPROPRIATE DOCUMENTARY EVIDENCE DEMONSTRATING THAT ARRANGEMENTS HAVE BEEN MADE TO CARRY OUT NECESSARY MODIFICATIONS.  
ALL BY REASON OF THE VESSEL BURNING FUELS IN BREACH OF ANY LOCAL LAW GIVING EFFECT TO EU DIRECTIVE 2005/33/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 6 JULY 2005, SHALL BE FOR THE OWNERS ACCOUNT.

- XXXX AMENDED TERMS (ATTACHED) TO BE CONSIDERED AS INCORPORATED HEREIN:

01. CONFIDENTIALITY

02. ADMINISTRATION

THE AGREED TERMS AND CONDITIONS OF THIS CHARTER PARTY SHALL BE RECORDED AND EVIDENCED BY THE PRODUCTION OF A FIXTURE RECAP SENT TO BOTH CHARTERERS AND OWNERS WITHIN 24 HOURS OF FIXTURE BEING CONCLUDED.

ALL CHARTERER ADDITIONAL CLAUSES AGREED SHOULD BE REFERRED TO BY NAME OR NUMBER ONLY, UNLESS AMENDMENTS / ADDITIONS / DELETIONS TO THESE CLAUSES HAVE BEEN MADE, WHERE UPON THE AMENDED CLAUSES SHALL BE REPRODUCED.

EXCEPT AS REQUESTED IN WRITING BY EITHER OWNER OR CHARTERER, THERE SHALL BE NO FORMAL WRITTEN AND SIGNED CHARTER PARTY.

03. ELIGIBILITY

OWNERS WARRANT THAT THE VESSEL IS IN ALL RESPECTS ELIGIBLE UNDER APPLICABLE LAWS AND REGULATIONS FOR TRADING TO THE PORTS AND PLACES SPECIFIED IN PART I OF THE ASBATANKVOY, AND THAT AT ALL NECESSARY TIMES SHE SHALL HAVE ON BOARD

ALL CERTIFICATES RECORDS AND OTHER DOCUMENTS REQUIRED FOR SUCH SERVICE. OWNERS ALSO WARRANT 'TBOOK AND IN GOOD FAITH' THAT ALL INFORMATION GIVEN TO CHARTERERS BY IT OR ON ITS BEHALF ARE COMPLETE AND CORRECT. IF ANY SUCH STATEMENT PROVES TO BE INCORRECT OR IS NOT A FULL AND COMPLETE ANSWER TO THE QUESTION TO WHICH IT RELATES AND /OR ANY MISREPRESENTATION HAS BEEN MADE REGARDING THE DESCRIPTION AND/OR THE POSITION OF THE VESSEL, CHARTERER SHALL BE ENTITLED, WITHOUT PREJUDICE TO ANY OTHER RIGHTS AVAILABLE, TO CANCEL THIS CHARTER PARTY AND TO RECOVER ANY 'DIRECT' LOSSES, COSTS, DAMAGES

OR EXPENSES INCURRED AS A RESULT OF THE OWNER'S BREACH OF THE ABOVE WARRANTY. OWNER SHALL KNOW AND COMPLY WITH THE REQUIREMENTS, REGULATIONS AND CONDITIONS OF THE PORT(S) OF LOADING DISCHARGE AND WITH THE DEMANDS OF THEIR AUTHORITY.

04. VESSEL'S CONFORMITY

OWNERS GUARANTEE THAT THE VESSEL CAN LOAD/CARRY/DISCHARGE THE CARGO UNDER THIS C/P IN FULL CONFORMITY WITH ALL AUTHORITIES' RULES AND/OR REGULATIONS IN FORCE AT LOADING AND DISCHARGING PORT(S) AND BERTH(S). ANY DELAY RESULTING FROM NON-COMPLIANCE WILL BE FOR OWNERS' TIME AND/OR ACCOUNT.

05. PROTECTION & INDEMNITY

06. ISM

OWNER GUARANTEES THAT THE VESSEL COMPLIES FULLY WITH THE ISM CODE AND IS IN POSSESSION OF A VALID SAFETY MANAGEMENT CERTIFICATE AND WILL REMAIN SO FOR THE ENTIRE PERIOD OF HER EMPLOYMENT UNDER THIS CHARTER PARTY. OWNER TO PROVIDE CHARTERER 'IF REQUESTED IN WRITING' WITH SATISFACTORY EVIDENCE OF COMPLIANCE AND TO REMAIN FULLY RESPONSIBLE FOR ANY AND ALL CONSEQUENCES ARISING DIRECTLY FROM ANY MATTERS IN CONNECTION WITH THE VESSEL AND THE ISM CODE.

07. INTERNATIONAL TANKER OWNERS POLLUTION FEDERATION(ITOPF)

08. CLASSIFICATION
09. GOVERNING LAW
10. INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION (ITF)
11. DRUG AND ALCOHOL POLICY
12. NOMINATION OF BERTHS – PORTS - DELETE
13. ACN ON BOARD - DELETE N/A
14. TAXES / DUES / CHARGES  
ANY TAXES AND/OR DUES ON THE VESSEL ARE FOR OWNERS' ACCOUNT.  
ANY CHARGES FOR DOCKAGE/WHARFAGE/QUAY DUES ASSESSED ON THE VESSEL ARE FOR OWNERS' ACCOUNT.'UNLESS OTHERWISE STIPULATED BY WORLDSCALE'.  
ANY TAXES AND/OR DUES ON FREIGHT AND/OR CARGO ARE FOR CHARTERERS' ACCOUNT, AND TO BE SETTLED BY CHARTERERS DIRECTLY.'
15. COMPLETION / ROTATION / SEGREGATION PLS SEE MAIN TERMS
16. CLEANING
17. STOWAGE / PREVIOUS CARGOES
18. SAMPLE
19. LINES INERTISATION - DELETE N/A
20. ECCTO CHEMICAL WASTE - DELETE N/A
21. NOTICE
22. LAYTIME - AFTER 'COMMENCE BEFORE' DELETE 0600HRS AND INSERT 0001 HOURS, ADD AT END OF CLAUSE CHARTERERS ALWAYS TO HAVE THE BENEFIT OF 6 HOURS NOR.
23. N.O.R.
24. DEBALLASTING
25. NIGHT NAVIGATION - DELETE
26. TIDE RESTRICTIONS
27. RECEIVING  
OWNERS GUARANTEE THAT VESSEL CAN RECEIVE AT LOADPORT AN AVERAGE OF '100 PSI / 7 BAR' BACK PRESSURE AT SHIP'S MANIFOLD VIA ONE LINE OR MORE.  
ALL TIME THEREBY LOST, SHOULD NOT COUNT AS LAYTIME OR TIME ON DEMURRAGE, UNLESS SAME WAS CAUSED BY SHORE FACILITIES.
28. PUMPING  
VESSEL TO MAINTAIN AN AVERAGE OF '100 PSI / 7 BAR 'BACK PRESSURE AT SHIP'S MANIFOLD 'EXCEPT FOR STRIPPING' DURING DISCHARGE, PROVIDED SHORE FACILITIES PERMIT. OTHERWISE, MASTER TO LODGE A WRITTEN PROTEST AND HAVE SAME SIGNED BY RECEIVERS OR THEIR REPRESENTATIVE 'IF POSSIBLE'. ALL TIME LOST DUE TO LOW PUMPING RATE SHOULD NOT COUNT AS LAYTIME OR TIME ON DEMURRAGE, UNLESS SAME WAS CAUSED BY SHORE FACILITIES.
29. DOCUMENTS
30. CONOCO WEATHER CLAUSE  
REPLACE WITH NAVIG8 WEATHER CLAUSE
31. DEMURRAGE PRO-RATA
32. DEMURRAGE TIME BAR  
CHARTERERS SHALL BE DISCHARGED AND RELEASED FROM ALL LIABILITY IN RESPECT OF DEMURRAGE CLAIM OWNERS MAY HAVE TO CHARTERERS UNDER THIS CHARTER PARTY, UNLESS A CLAIM HAS BEEN RECEIVED BY CHARTERERS IN WRITING WITHIN '90 (NINETY)' DAYS FROM COMPLETION OF DISCHARGE.  
DEMURRAGE CLAIM, IF ANY, SHALL BE SUPPORTED BY STATEMENT OF FACTS FROM LOADING AND DISCHARGING PORTS DULY SIGNED BY SHIPPERS AND RECEIVERS R RESPECTIVELY, IF OBTAINABLE, OTHERWISE MASTER TO LODGE A PROTEST, WHILE IN PORT. ANY UNDISPUTED DEMURRAGE CLAIM SHALL BE SETTLED BY CHARTERERS

WITHIN MAXIMUM 30 DAYS AGAINST OWNERS' ORIGINAL INVOICE.

33. VOYAGE INSTRUCTIONS

34. BILLS OF LADING

SHOULD ONE ORIGINAL BILL OF LADING NOT BE AVAILABLE AT DISCHARGING PORT(S) OWNERS/MASTER ARE TO RELEASE THE ENTIRE CARGO ON BOARD AGAINST LETTER OF INDEMNITY IN THE FORM REQUIRED BY OWNER'S P + I CLUB.

IT IS UNDERSTOOD AND AGREED THAT ALL LETTER(S) OF INDEMNITY GIVEN UNDER THIS CHARTER PARTY WILL BE WITHOUT BANK GUARANTEE/BANK COUNTERSIGNATURE.

IT IS UNDERSTOOD AND AGREED THAT CHARTERERS WILL FAX '/EMAIL' DIRECTLY TO OWNERS SUCH LETTER(S) OF INDEMNITY AND THAT ONCE SUCH FAXES(ES) IS (ARE) RECEIVED THE VESSEL WILL BE INSTRUCTED TO DISCHARGE THE ENTIRE CARGO.

SHOULD 1/3 ORIGINAL BILL OF LADING BE PLACED ON BOARD AT LOADING PORT(S) NO LETTER(S) OF INDEMNITY IS (ARE) REQUIRED PROVIDED SUCH BILL OF LADING IS MARKED WITH ACTUAL VESSEL'S DESTINATION AND IS DULY ENDORSED BY RECEIVERS AT DISCHARGING PORT(S).

MASTER SHALL IN NO EVENT RETAIN MORE THAN ONE ORIGINAL BILL OF LADING ON BOARD.

35. FREIGHT PAYMENT

CHARTERERS TO ARRANGE IMMEDIATE TRANSFER OF FREIGHT DIRECTLY INTO OWNERS' BANK ACCOUNT WITHIN 5 BANKING DAYS AFTER DISCHARGE AGAINST RECEIPT OF OWNERS' FREIGHT INVOICE BY FAX OR E-MAIL. OWNERS' FREIGHT INVOICE AND DEMURRAGE INVOICE, IF ANY, SHOULD BE ISSUED TO:

(XXXX ACCOUNT)

OWNERS TO INCLUDE THEIR VAT NBR / FISCAL IDENTIFICATION NUMBER IN ALL THEIR INVOICES

COPIES OF OWNERS' INVOICES TO BE TRANSMITTED TO CHARTERERS BY FAX OR E-MAIL VIA BROKERAGE CHANNEL

36. DEADFREIGHT

PRIOR TO, OR ON COMMENCEMENT OF LOADING, MASTER TO PRESENT TO THE SUPPLIERS A "NOTICE" WHEREIN THE REQUIRED QUANTITY IS DECLARED. IN CASE OF DEADFREIGHT THIS "NOTICE" TOGETHER WITH A LETTER OF PROTEST, BOTH SIGNED BY MASTER AND SUPPLIERS, TO BE PRESENTED TO CHARTERERS FOR THEIR CONSIDERATION. CHARTERERS WILL NOT BE LIABLE FOR ANY DEADFREIGHT BY REASONS OF VESSEL NOT BEING

ABLE TO ACCOMMODATE MINIMUM QUANTITY OF CARGO SPECIFIED IN THIS CHARTER PARTY.

37. OVERAGE

38. COMMISSIONS

CHARTERERS HAVE THE RIGHT TO DEDUCT AN ADDRESS COMMISSION OF 1.25% PER CENT FROM ALL MONIES EARNED UNDER THIS CHARTER PARTY.

39. CARGO RETENTION

IN THE EVENT THAT ANY CARGO REMAINS ON BOARD THE VESSEL UPON COMPLETION OF DISCHARGE, CHARTERER SHALL HAVE THE RIGHT TO 'CLAIM' AN AMOUNT EQUAL TO THE FOB PORT OF LOADING

VALUE OF SUCH CARGO PLUS FREIGHT DUE WITH RESPECT THERETO, PROVIDED THAT THE VOLUME OF CARGO REMAINING ON BOARD IS LIQUID AND PUMPABLE BY VSLS FIXED PUMPS, AS DETERMINED BY 'TWO INDEPENDENT

INSPECTORS, ONE APPOINTED AND PAID FOR BY THE CHARTERERS AND ONE APPOINTED AND PAID FOR BY THE OWNERS. ANY ACTION OR LACK OF ACTION IN ACCORDANCE WITH THIS PROVISION SHALL BE WITHOUT PREJUDICE TO ANY RIGHTS OR OBLIGATIONS OF THE PARTIES.

+++ OWNER'S CLAUSES +++

1. WSHTC
2. Y/A RULES 1974 AS AMENDED 1994
3. TAXES/DUES:

ANY TAXES AND/OR DUES ON FREIGHT AND/OR CARGO TO BE FOR CHARTERERS A/C AND SETTLED DIRECTLY BY THEM. (NO TIME BAR TO APPLY WITH RESPECT TO ANY CLAIMS RECEIVED BY OWNERS FOR TAXES AND/OR DUES ON FREIGHT AND/OR CARGO)

4. CANCELLATION CLAUSE:

IF IT BECOMES APPARENT THAT THE VESSEL WILL NOT ARRIVE AT THE LOAD PORT PRIOR TO CANCELLING DATE, CHARTERERS HAVE THE OPTION WITHIN TWENTY-FOUR HOURS (24) AFTER RECEIPT OF SUCH NOTICE FROM OWNERS EITHER TO MAINTAIN THE CHARTER OR CANCEL IT WITHOUT PENALTY TO EITHER PARTY. IF CHARTERERS DO NOT CANCEL THE CHARTER WITHIN PRESCRIBED TIME AFTER RECEIPT OF OWNERS NOTICE, THE CHARTER PARTY IS MAINTAINED ON THE BASIS OF THE NEW CANCELLING DATE PROPOSED BY THE OWNERS.

5. WEATHER PORT CLAUSE

IF LOAD/DISCHARGE IN PORTUGAL, NORTH SPAIN, MOROCCO, FALCONARA, RAVENNA, FIUMICINO, GAETA, CIVITAVECCHIA, GELA, ANCONA, LA NOUVELLE, ALGERIA, CANARY ISLAND, CASTELLON, SETE, LEBANON, EAST COAST MEXICO, CHILE AND/OR IF LIGHTENING/LIGHTERING/TRANSHIPMENT TAKES PLACE AT ANY LOCATION AND/OR IF VESSEL LOAD/DISCHARGE VIA SEA LINE AND/OR TERMINALS NOT PROTECTED BY BREAKWATER ANY WEATHER DELAYS TO COUNT IN FULL AS USED LAYTIME OR DEMURRAGE TIME IF VESSEL ON DEMURRAGE AND ANY EXPENSES/TIME FOR UNBERTHING/REBERTHING DUE TO BAD WEATHER TO BE FOR CHARTERERS ACCOUNT IN ALL OTHER CASES/PORTS CONOCO WEATHER CLAUSES TO APPLY.

COMMISSION

- CHARTERERS' 1.25 % ADDRESS COMMISSION ON FREIGHT AND DEMURRAGE (IF ANY),  
TO BE DEDUCTED BY CHARTERERS FROM REMITTANCE/S TO OWNER.

1,25 % BROKERAGE ON FREIGHT AND DEMURRAGE (IF ANY), TO BE DIRECTLY PAID  
FOR BY OWNER INTO TRAMONTANA ACCOUNT.

END

WE WOULD LIKE TO THANK YOU VERY MUCH FOR ALL THE SUPPORT AND COOPERATION ENABLING US TO PRODUCE THIS FIXTURE.

WAITING YOUR RECONFIRMATION TO ALL ABOVE.

VERY BEST REGARDS

# **Anexo 9**

*Early Loading*



## EARLY LOADING

SHOULD CHARTERERS AGREE TO VESSEL LOADING PRIOR TO COMMENCEMENT OF LAYDAYS, THEN ALL TIME INCURRED PRIOR TO BERTHING AT DISCHARGE PORT, SHALL BE REDUCED BY THE TIME SAVED BY THE OWNER AT LOADPORT, COUNTED FROM THE COMMENCEMENT OF LOADING AT LOADPORT UNTIL THE COMMENCEMENT OF THE ORIGINAL LAYDAYS.

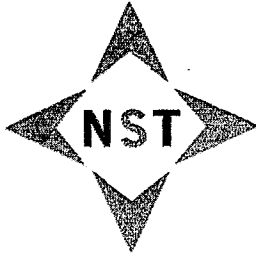
CHARTERERS SHALL HAVE THE BENEFIT OF SUCH TIME SAVED WHEN CALCULATING LAYTIME AND/OR DEMURRAGE AT SUBSEQUENT PORTS OF CALL AND/OR WAITING PLACES EN ROUTE BETWEEN PORTS.



# **Anexo 10**

*Notice Of Readiness*





## Notice of Readiness

Voyage: 020-2011

The undersigned, Master of the Malta flag m.t AL MAHBOOBAH, herewith declares to: ASBATANKVOY 25-8-2011

that this vessel arrived at Guinea, Bissau on 15<sup>th</sup> September 2011 at <0730> hrs. LT and is in every respect ready to commence discharge her cargo of 3999.882 mt Gas Oil & 785.884 mt of Gasoline.

All in accordance with the terms, conditions and exemptions of the Charter Party dated: 25-08-2011.

NORDIC MARITIME SERVICES  
AL MAHBOOBAH, Yours faithfully  
9HA2522 / VALLETTA the Master.  
OFF/IMO NO. 9555084  
GT: 5581 / HP: 3983  
Captain Oliver S. Gabayan

Received and accepted:

15/09/11 at 13:32 hours

Name:

Signature:

DZ BARFU  
[Signature]



# **Anexo 11**

*Statement Of Facts*





## STATEMENT OF FACTS

Vessel <b>Bro Anton</b>	Voyage number <b>23-2011</b>	Date (NORT) <b>26-07-2011</b>
Port <b>Sines</b>	Berth <b>No 3</b>	
Cargo <b>Gasoil</b>	Quantity	Grade <b>1</b>

Activity	Date	Time	Remarks
End of sea passage (EOSP)	25/07	20:30	
NOR tendered	26/07	00:01	
Free pratique granted	26/07	14:20	
Anchored	25/07	22:05	Reason <b>Awaiting berth</b>
Inbound pilot on board	26/07	12:55	
Anchor aweigh	26/07	12:45	
First line ashore	26/07	13:35	
All fast	26/07	14:00	Arrival Draft Fwd 4,80      Aft 6,70
Commenced tank survey			
Completed tank survey	26/07	17:20	
Commenced inerting			
Completed inerting			
Slop hose connected	26/07	16:40	
Commenced discharge slops	26/07	17:25	
Completed discharge slops	26/07	22:50	
Slop hose disconnected	27/07	08:10	
Commenced bunkering	27/07	09:25	
Completed bunkering	27/07	10:10	
Cargo hose(s) connected	26/07	16:40	
Commenced load/discharge	26/07	18:00	
Stop for analysis			
Resumed load/discharge			
Completed load/discharge	27/07	07:00	
Hose(s) disconnected	27/07	08:15	
Completed cargo calculations	27/07	07:45	
Cargo documents on board	27/07	10:30	
Outbound pilot on board			
Left berth (last line)			Sailing Draft Fwd 8,69      Aft 8,69
Disembarked pilot			
Start of sea passage (SOSP)			
Remarks			

**Signatures**

Date / local time <b>27-07-2011</b>	
Signature, Master/Chief Officer <i>[Signature]</i> <b>Bro Anton Master</b>	Name in block letters <b>Mikael Hjort</b>
Signature, Agent <i>[Signature]</i>	Name in block letters
Signature, Shippers/Receivers <i>[Signature]</i>	Name in block letters