

EMPRESAS

ROBERT LORENZ-MEYER PRESIDENTE EUROPEAN INTERNATIONAL SHIPOWNERS ASSOCIATION OF PORTUGAL

“Brexit é oportunidade para bandeira portuguesa”

O presidente da associação que reúne armadores que têm navios no registo internacional da Madeira garante que Portugal pode ser ainda mais atractivo. Entre as questões a limar, pede alterações na legislação por causa da pirataria marítima.

MARIA JOÃO BABO
mbabo@negocios.pt

O Governo quer desenvolver a marinha mercante e para isso atrair mais navios para a bandeira portuguesa. Para o presidente da European International Shipowners Association of Portugal é preciso alterar legislação e ratificar tratados. Mais do que condições fiscais, “segurança e fiabilidade é o que procuram os armadores internacionais”, diz Robert Lorenz-Meyer.

A criação da European International Shipowners Association of Portugal (EISAP) é um sinal que os armadores estrangeiros têm interesse em Portugal?

Portugal tem inúmeras potencialidades na área do mar e do “shipping”. Os últimos governos, os anteriores e o actual, colocaram o mar no centro do discurso político, algo que praticamente não acontece nos restantes países da União Europeia. A ideia do actual Governo de criar um Ministério para o Mar é o exemplo disso. Esse discurso político passa para a população e os portugueses começam a ter uma percepção clara da importância estratégica do mar. Portugal é também uma democracia estável e um membro

estável da União Europeia (UE). Tudo isto transforma-o num país atrativo para os armadores internacionais. E essa atracção pode aumentar se forem limadas algumas arestas relacionadas com o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), o registo internacional português.

Que exemplos de boas práticas ou de legislação internacional Portugal devia adoptar?

Há questões essenciais para aumentar a competitividade da bandeira portuguesa. Há uma série de tratados internacionais que Portugal, ao contrário dos seus parceiros europeus, ainda não ratificou. Estou em crer que devido a problemas burocráticos. A burocracia, aliás, é responsável por outras dificuldades. O crescimento do MAR leva à necessidade de emitir cada vez mais certificados electrónicos para tripulações. Neste momento, a entidade responsável, a DGRM, não tem capacidade material e humana para dar resposta às solicitações.

Isso tem consequências?

Imaginemos que navios com bandeira portuguesa são forçados a navegar sem certificados, porque a DGRM não os consegue emitir em três meses. Seria como conduzir um automóvel sem carta. Portugal sairia rapidamente da lista branca (que significa, internacionalmente, que é uma bandeira sem risco). Como conseguiríamos convencer os

armadores internacionais a virem para Portugal? A implementação dos certificados electrónicos é fundamental para facilitar o processo e para evitar que navios com bandeira portuguesa tenham problemas com autoridades marítimas em todo o mundo. Uma outra questão prende-se com a pirataria marítima.

Que problema aponta?

Portugal é um dos poucos países da UE que não permite guardas armados a bordo de navios que navegam em áreas de risco. Isso é uma menos valia competitiva. Isso põe em causa a segurança dos tripulantes que navegam em navios com bandeira portuguesa, muitos deles, portugueses. Isso viola as recomendações da ONU, da IMO e da própria UE. É algo que deve ser alterado na legislação portuguesa. Estamos conscientes de que o Governo está informado destas matérias. Pela nossa parte, estamos disponíveis para colaborar no sentido de encontrar soluções.

Como é possível atrair mais navios?

Sabemos que o Governo está a implementar uma “tonnage tax system” (sistema de imposto sobre a tonelagem) para atrair empresas de “shipping” para se instalarem em Portugal. O MAR é uma porta para comunicar com armadores internacionais de referência. Há que aproveitar o que o MAR conseguiu nos últimos três anos, tão notável que a Comissão Europeia congratulou o país pelo sucesso.

As questões jurídicas e fiscais são essenciais?

A questão jurídica é essencial. A questão fiscal, sendo importante, não é neste momento central. Podemos falar em baixar taxas, mas o que

na verdade os armadores internacionais procuram é segurança e fiabilidade. É isso que a bandeira portuguesa deve oferecer.

A saída do Reino Unido da UE pode ser uma oportunidade?

É uma má notícia para a Europa, mas no que se refere ao “shipping”, poderá trazer oportunidades claras a Portugal e à bandeira portuguesa. Porque os navios que hoje navegam com bandeira britânica poderão necessitar de uma bandeira europeia. É ainda cedo para perceber de que forma será negociada a saída dos britânicos, mas Portugal deve estar atento para, no momento certo, aproveitar a oportunidade que possa surgir.

Como?

Dou um exemplo. Os navios com bandeira europeia beneficiam de um acordo entre a UE e as autoridades chinesas, que diminui substancialmente as taxas a pagar pelos armadores. Com a saída do Reino Unido, os navios com bandeira britânica deixarão de beneficiar desse acordo. É expectável que os dois países cheguem a um consenso nessa matéria, mas o tempo que essa negociação demora será prejudicial para os armadores. A incerteza leva a que alguns armadores comecem a pensar que caminho seguir.

Que contributo pode dar a indústria do “shipping” à criação de um cluster marítimo em Portugal?

Diversas empresas de “shipping” com navios registados no MAR planeiam escritórios em Portugal, o que significa contratar pessoas. Com mais navios registados aumentam as necessidades de tripulantes portugueses ou da CPLP, reforçando as saídas profissionais para os jovens formados na Escola Náutica e outros

estabelecimentos de ensino. Criam-se agências de “manning” (tripulação), que contratam pessoas. Aumenta o interesse pelo estudo das matérias relacionadas com o mar, o que terá efeitos na investigação e no estudo. O Chipre é um bom exemplo: hoje são milhares os cipriotas que trabalham directa ou indirectamente na indústria do “shipping”, num processo construído em 20 anos. ■



“Portugal é um país atractivo para os armadores internacionais. E essa atracção pode aumentar.”



PERFIL

O primeiro líder da EISAP

O primeiro presidente da European International Shipowners' Association of Portugal (EISAP) liderou entre 2008 e 2012 a BIMCO, a maior associação de "shipping" do mundo, representando cerca de 60% da frota global e com mais de 2.200 associados. Robert Lo-

renz-Meyer nasceu em Hamburgo em 1962, é licenciado em Gestão pela Universidade de Hamburgo e em Economia pela Universidade de St. Gallen (Suíça) e é actualmente o presidente do conselho de administração do armador alemão Ernst Russ.

"Este ano, prevê-se que o MAR terá mais de 500 navios registados. Atraiu a atenção de grandes players internacionais."

"O registo de navios da Madeira pode ser o maior da UE se houver vontade dos decisores"

O Registo Internacional de Navios da Madeira, desenhado para competir nos mercados internacionais, "é neste momento um óptimo negócio para Portugal", garante Lorenz-Meyer.

De que forma a EISAP pode trabalhar com o Governo para atrair mais navios para o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) ou para a bandeira portuguesa convencional?

A intenção do Governo é fortalecer a bandeira convencional, mas estamos convictos de que esse fortalecimento não se fará enfraquecendo o MAR. Criar uma ideia de concorrência seria um erro, pouco compreensível para os armadores internacionais. Posto isto, se o Governo entender que poderemos ser úteis para colaborar para o reforço da bandeira convencional, estamos disponíveis. O crescimento de um é uma mais-valia para o crescimento do outro.

Como podem impulsionar-se mutuamente?

O MAR foi desenhado para competir nos mercados internacionais e tem atingido, sobretudo nos últimos dois anos e meio, resultados absolutamente satisfatórios. É o registo com maior crescimento da União Europeia. Este ano, previsivelmente, terá mais de 500 navios registados. Atraiu a atenção de alguns dos maiores players internacionais, como a MSC (a segunda maior empresa mundial na área do "shipping"), por exemplo, que

tem a intenção de continuar a trazer navios, modernos, para a bandeira portuguesa, através MAR. Modernizou a sua frota, a idade média dos navios registados desceu para 11,6 anos, como resultado de se ter tornado atractivo para companhias internacionais relevantes e de referência, tem visto aumentar a criação de empregos. O MAR é, neste momento, um óptimo negócio para Portugal.

Mas não deve ficar por aqui...

Quer dizer que está tudo feito? Claro que não. Faltam ainda dar passos para torná-lo mais competitivo. O MAR pode ser o maior registo de navios da União Europeia, se houver vontade dos decisores portugueses. Esse aumento da competitividade, através da credibilização da bandeira portuguesa, impulsionará, repetição, a bandeira convencional.

A associação quer ser parte integrante da tomada de decisões nas questões relacionadas com o mar. Que relacionamento pretende ter com o Governo português?

Queremos ter um relacionamento de colaboração. Queremos emprestar a nossa expertise, a experiência a trabalhar em vários mercados durante muitos anos e os nossos contactos internacionais ao Governo português, à Sociedade de Desenvolvimento da Madeira e ao Governo Regional da Madeira. Estou convicto de que poderemos aportar experiência, conhecimento e ligações. ■