

GRANDE ENTREVISTA

ENTREVISTA **NUNO MENDÃO**, secretário-geral da European International Shipowners Association of Portugal

“O Brexit é uma grande oportunidade para o MAR”

A partir de outubro, cerca de 400 navios no registo do Reino Unido e mais 300 no de Gibraltar devem precisar de uma nova bandeira, alerta o responsável da associação de armadores de navios.

RUBEN PIRES

rpires@jornaleconomico.pt

A dinâmica de crescimento do Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) tem despertado cada vez maior interesse, quer de instâncias nacionais quer internacionais. Em entrevista ao Económico Madeira, Nuno Mendão, o secretário-geral da European International Shipowners Association of Portugal (EISAP), explica que a conclusão do processo de saída do Reino Unido da União Europeia pode criar novas oportunidades de crescimento para o registo de navios associado ao Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM).

Que balanço faz da atividade da EISAP e do desempenho do Registo Internacional de Navios da Sociedade de Desenvolvimento da Madeira (SDM), em 2020, ano marcado por uma pandemia à escala global?

O ano de 2020 foi muitíssimo importante para a EISAP e para o trabalho que fazemos em conjunto com o MAR, por vários motivos. Acho que foi o ano em que o Governo de Portugal percebeu a relevância do MAR como uma ferramenta muito importante para a diplomacia económica. Vários braços do Governo olharam para o MAR como uma ferramenta muito importante do ponto de vista internacional, de promoção internacional, e do nosso posicionamento no mundo.

Porque acha que o Governo teve maior interesse este ano no MAR?

No início do ano passado tivemos um conjunto de ataques, que até então não aconteciam. Penso que nunca houve ataques de pirataria a navios registados no MAR a não ser em 2020. Houve alguns ataques com raptos e fez com que em particular o Ministério dos Negócios Estrangeiros tivesse que intervir in-

ternacionalmente para fazer face a esta situação. Algo que fez com que se acelerasse a implementação do Decreto-Lei 159/2019 com vista à regulamentação dos guardas armados em bordo. Introduziu-se esta legislação, elaborada em 2019 e regulamentada no início de 2020, o que coincidiu com o momento em que aconteceram dois ou três ataques a navios, levando a que toda a gente percebesse a importância de ter guardas armados a bordo. Isto fez com que o Ministério dos Negócios Estrangeiros, através dos vários canais diplomáticos espalhados pelo mundo – porque os ataques aconteceram em locais como a Guiné ou a Nigéria – tivessem que intervir. De repente percebemos que termos 600 navios a navegar pelo mundo com a nossa bandeira é um veículo muito importante para as coisas boas e más, nomeadamente para o nosso posicionamento no mundo, em particular no mundo do transporte marítimo. O facto de o MAR ter tido uma dinâmica de crescimento acentuada, desde 2013 começa naturalmente a despertar maior interesse e atenção - e em 2020 não foi diferente. Isto exige uma maior resposta da administração marítima em Portugal aos ar-

madores, porque os armadores têm as suas operações no dia a dia com os navios pelo mundo fora, e precisam do apoio do Estado bandeira, para variadíssimas razões. Este ano, com a pandemia, fizemos um trabalho juntamente com o Ministério dos Negócios Estrangeiros ligado à problemática do embarque e desembarque das tripulações por causa da Covid-19. Os países fecharam, as restrições foram inúmeras, fecharam-se as fronteiras, e os marítimos, que andam a bordo dos navios, começaram a ser impedidos de embarcar e de desembarcar, em vários países. Não foi só em Portugal, foi na Europa toda. Em Portugal fizemos esse trabalho, não só nos nossos portos mas apoiando os nossos navios que andam pelo mundo, e que precisavam de fazer render as suas tripulações em países que por causa da Covid-19 estavam com enorme restrições.

O que tem tornado o MAR mais atrativo em relação a outros registos europeus?

Está a acontecer uma dinâmica de crescimento, que começa a ser notada na Europa e que desperta interesse, e os armadores e as companhias começam a perceber que isto está a funcionar bem. Em termos de métricas de *port state control*, a nível mundial 2020 foi o ano melhor de sempre do MAR, aquele em que teve melhores indicadores de *performance* no controlo portuário pelo mundo fora. Isto significa que a regulamentação em Portugal é boa e eficaz, o que contribui para que os armadores e os navios tenham bons desempenhos a nível portuário pelo mundo fora. Significa igualmente que os navios ficam menos tempo retidos por problemas como falta de registos, como sucede em inúmeras situações, e quando um navio fica retido num porto por esse motivo e não pode operar são muitos milhares de euros que um armador perde por dia. Tudo aquilo que é um serviço que uma bandeira pode aportar na rapidez de resposta contribui

para que o número de dias de paragem de um navio seja tendencialmente menor, logo haverá melhores resultados na operação desses armadores. Convém realçar que existe uma confusão constante entre a Zona Franca e o MAR. São coisas diferentes. O MAR é uma ferramenta do Centro Internacional de Negócios (CINM), ou Zona Franca, para a sua promoção mas não está correlacionado com a Zona Franca a não ser pelo facto de o MAR estar também ele ancorado na Zona Franca. Neste momento não se podem registar companhias, mas podem-se registar navios. São coisas independentes.

Antes da incerteza que se instalou devido ao Estatuto dos Benefícios Fiscais, existia uma grande correlação entre um armador registar um navio e fazer o registo de uma empresa na Zona Franca?

A grande maioria dos navios que estão registados no MAR não têm companhias registadas na Zona Franca. Isto acontecia ainda antes desta questão do Estatuto dos Benefícios Fiscais. Sempre foi assim. Está também relacionado com a questão de onde os créditos para financiamento dos navios são contratados. Caso sejam contratados na Holanda tipicamente a companhia está registada na Holanda, pois o banco (que está especialmente dedicado ao financiamento de navios) também quer ter maior proximidade da companhia e da empresa que está a financiar, ainda que o navio navegue pelo mundo. Como em Portugal não temos uma banca que financie a operação marítima não temos cultura - podemos ter pontualmente um navio ou outro - ao nível do que existe no resto da Europa. Daí justifica-se também que as companhias não estejam registadas cá. O crescimento do MAR faz-se a partir de 2012 e 2013, quando a SDM faz um acordo de parceria com uma empresa para a promoção internacional. A partir daí começa a dar-se

o crescimento. Começa a haver mais registos de navios em Portugal, e é então que surge também a EISAP para apoiar armadores que têm navios registados em Portugal. Começa a introduzir-se no MAR e no registo um conjunto de atos e formas de operar muito ágeis, com resposta aos armadores, e eles começam a olhar para Portugal como um país que apoia a sua operação do dia a dia.

Quais poderão ser os desafios para 2021 para a EISAP e, por extensão, para o MAR?

O Brexit é uma oportunidade muitíssimo grande. A partir de outubro de 2021 estimamos que haja cerca de 400 navios no registo do Reino Unido e 300 no registo de Gibraltar que vão precisar de uma nova bandeira, porque ao ficarem com os navios registados nestes registos caem

“

O Governo percebeu que o MAR é uma ferramenta muito importante do ponto de vista internacional e do nosso posicionamento no mundo





Foto cedida

ZONA FRANCA

Estatuto dos Benefícios Fiscais impediu registo de novas empresas

Governo da Madeira nega impedimento, mas CINM não teve licenciamentos de novas empresas em janeiro. SDM espera pela Assembleia da República.

O Económico Madeira sabe que desde 1 de janeiro não há licenciamentos de novas empresas no Centro Internacional de Negócios (CINM), vulga Zona Franca da Madeira, conforme indicou fonte conhecedora do processo. A mesma fonte diz que esta situação só diz respeito ao licenciamento de novas empresas, não afetando o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR). Em causa está o impasse causado pelo projeto de lei do Governo da República sobre o Estatuto dos Benefícios Fiscais, que deveria ter sido votado ontem na Assembleia da República, tal como uma proposta do PSD sobre o mesmo assunto (ver página 10).

O Económico Madeira tentou contactar a Sociedade de Desenvolvimento da Madeira (SDM), entidade que gere o Centro Internacional de Negócios (CINM), ou Zona Franca, para confirmar se de facto não existiram novas empresas a licenciar-se no CINM em 2021.

O Económico Madeira inquiriu também a SDM sobre o impacto que este eventual impedimento de registo de novas entidades nas empresas. Nomeadamente, se tem recebido pedidos de empresas para se registarem na Zona Franca depois de expirado o prazo para emissão de licenças, quantas empresas se enquadravam nesta situação, se têm existido empresas a abandonar a Zona Franca devido à expiração deste prazo e se têm existido empresas que queriam entrar na Zona Franca já em 2021, e que devido à expiração deste prazo, fugiram para outras zonas geográficas, bem como o número de empresas que se encontram na última situação.

Em resposta foi dito que a SDM não iria fazer qualquer comentário até que o diploma fosse discutido na Assembleia da República.

A European International Shipowners Association of Portugal (EISAP) foi outra entidade a confirmar ao Económico Madeira que nenhuma nova empresa pode ser registada na Zona Franca da Madeira.

“Sabemos que em face do processo em curso com vista à revisão do Estatuto dos Benefícios Fiscais (com impacto no CINM), nenhuma nova empresa pode ser registada na Zona Franca da Madeira até que aquela seja aprovada pela Assembleia da

República, mas o MAR não é afetado por isso, uma vez que os armadores podem continuar a registar os seus navios sem terem de registar as suas empresas na Zona Franca”, explicou Nuno Mendão, secretário-geral da EISAP.

Contudo, o Governo da Madeira, que passou a deter 100% da Zona Franca da Madeira, nega que não estejam a entrar novas empresas no CINM desde 1 de janeiro. “A SDM tem possibilidade e faz licenciamento de novas entidades a partir de 1 de janeiro de 2021”, disse Pedro Calado, vice-presidente do Governo Regional da Madeira.

Já no entender de Ricardo Vieira, advogado da Abreu Advogados, não deverá ser possível registar novas empresas. Adianta, contudo, que poderia ter havido um decreto-lei com autorização da Assembleia da República a aprovar o que o Conselho de Ministros já decidiu. Mais precisamente, o prolongamento dos benefícios fiscais até 31 de dezembro de 2021, e com efeitos retroativos a 1 de janeiro.

“Mesmo que não tenha sido debatida e votada, é no fundo uma certa delegação de competências da Assembleia da República no Governo para legislar em matérias que são naturalmente da competência da Assembleia da República. Em matéria fiscal, com exceção de algumas coisas que as regiões autónomas têm, as questões fiscais normalmente são da competência da Assembleia da República. O Governo por si não pode criar inovações em matéria fiscal.”, explica Ricardo Vieira.

No entender do advogado, este poderia ser um mecanismo que permitiria registar as empresas.

SDM já tinha chamado à atenção para Estatuto dos Benefícios Fiscais

Num dossiê informativo da SDM sobre o CINM, denominado “Contributos e Impacto na Economia Regional”, datado de 9 de setembro de 2020, fica explícito que “é urgente e absolutamente necessário que o Governo da República proceda à alteração do Artigo 36.º-A do Estatuto dos Benefícios Fiscais para, em conformidade com as decisões da Comissão Europeia, consagrar no ordenamento jurídico português a norma que permitirá o licenciamento de novas empresas até ao fim de 2023, mantendo-se a produção de efeitos do regime até 31 de Dezembro de 2027”.

Zona Franca tem 2.434 entidades

No final de dezembro de 2020 estavam registadas no CINM 2.434 entidades. Nos Serviços Internacionais havia 1.656 entidades (mais 77), na Zona Franca Industrial existiam 48 entidades, e no Registo Internacional de Navios (MAR) existiam 730 navios (mais 50). Um relatório da SDM com dados de 2018 calculava que a Zona Franca tinha 11.401 empregos diretos. E, no que toca a receita fiscal, o CINM gerou 121 milhões de euros.

A entidade gestora da Zona Franca, num balanço à atividade de 2020, datado de 12 de janeiro de 2021, diz que numa altura em que se prepara o plano promocional para 2021 existem dúvidas sobre a “manutenção da linha de crescimento do CINM”.

Nesse mesmo documento, uma das razões invocadas prende-se com a proposta de lei da autoria do Governo da República “com alterações significativas ao regime e à essência do CINM, que, a serem aprovadas na Assembleia da República tal como estão, poderá ditar a saída de empresas já licenciadas e uma redução de novas entradas de empresas do setor de Serviços Internacionais”.

A SDM alertava ainda que a aprovação do documento traria “consequências assaz negativas, directas e indirectas”, para a economia da Madeira. ● RP

no registo não europeu, e vão precisar de uma bandeira europeia, pelas mais variadíssimas razões, e porque a União Europeia, desde 2004 tem vindo a criar regulamentação para que os armadores europeus tenham que ter 60% da frota em território europeu. O Brexit faz com que estes navios tenham que procurar novas bandeiras. O nosso desafio é captar uma fatia desse mercado. Por exemplo, o registo de Malta, é europeu, regulado pela Comissão Europeia, e supervisionado pela European Maritime Safety Agency (EMSA), mas é um país que do ponto de vista político está muito desacreditado, por via da corrupção e de atentados à liberdade, um conjunto de elementos que faz com que um armador não goste de dizer a um cliente que tem os seus navios registados em Malta. Um armador pode ser mal visto por

empresas que têm obrigações sociais importantes por ter um navio registado num país em que a corrupção é um fenómeno conhecido e visível. Isto faz com que também haja oportunidades nestes mercados. O mercado grego é também um mercado de oportunidade, porque é muito grande, mas por ser muito grande se calhar não consegue ter a agilidade que o MAR tem e acomodou-se nalguns aspetos, e há aspetos de maior agilidade que Portugal possa ter para oferecer que a bandeira grega não tenha. Não estou só a falar da bandeira grega, pois há aqui duas dimensões: a da bandeira grega e a dos armadores gregos. Temos aqui um *roadmap* e achamos que daqui a cinco anos podemos conseguir captar 300 navios do mercado a nível mundial. O mercado grego é uma oportunidade mais a médio prazo e o Brexit mais de curto prazo. ●

A Zona Franca possui 2.434 entidades registadas e gera uma receita fiscal de 121 milhões de euros