

JULHO
AGOSTO 2020

Revista de Marinha

www.revistademarinha.com

de Marinha
& Comércio
& Reparação
& e Construção
Naval



Diretor: Alexandre da Fonseca
Nº 1016 - julho/agosto 2020 - Preço Continente - 5,00 € - PERIODICIDADE BIMESTRAL

Dores de Crescimento de uma Bandeira Além-Mar

por Carla Olival*

Atualmente a bandeira Portuguesa, através do registo convencional e do registo internacional (MAR), conta com mais de 600 navios registados. Estes dados representam um crescimento de mais de 20 milhões de tons em porte bruto (*Deadweight Tons - DWT*), tudo isto em apenas 6 anos.

Este resultado extraordinário advém não só da qualidade dos serviços prestados por toda a administração envolvida no processo de promoção e manutenção destes navios, mas também pela ação atempada do Governo da República na criação de um enquadramento legal competitivo.

Com este quadro favorável a bandeira Portuguesa posicionou-se entre as maiores e mais influentes do sector marítimo na Europa. Além da avultada tonelagem conta também com empresas de renome internacional como a MSC, a CMA-CGM, a Oldendorff Carriers e a Peter Döhle Schifffahrts, entre outras, muito disputadas por registos concorrentes. Porém, já diz o povo, sabiamente, que ... *não há bela sem senão*: tal como noutros sectores ou organizações, também no registo de navios o crescimento trouxe desafios e dificuldades.

Este é porventura o momento certo para transformar as exigências complexas que o crescimento encerra em oportunidades consistentes. Os obstáculos não nos devem limitar a capacidade de aprofundar a resposta às solicitações do mercado, mas inspirar-nos e, sobretudo, mobilizar todos os agentes de modo a ajudar Portugal a alcançar um patamar elevado no quadro mundial do sector. Essa é a única ambição razoável perante o caminho trilhado. Posicionar-se no lote de países líderes mundiais no sector é um fator crítico para instalar um *cluster* marítimo nacional, donde podem derivar muitos benefícios intersectoriais. Tendo em conta também os objetivos ambientais, como o Pacto Ecológico Europeu (*European Green Deal*), fundamental para a sustentabilidade do sector.

Essa liderança, entre outras coisas, exige níveis elevados de tonelagem associados a armadores de qualidade sob uma bandeira. Na verdade, quanto mais tonelagem de qualidade estiver registada sob a bandeira, maior é o peso político do país a nível internacional no sector e mais facil-



mente se constrói a base e os argumentos para uma verdadeira “economia do mar” em Portugal. Tonelagem significa “quota representativa” junto às entidades que definem toda a estratégia marítima mundial, que incluem a Organização Marítima Internacional (OMI) entre outras entidades e é neste contexto que se cria o entendimento e as parcerias internacionais para importantes objetivos nacionais.

A marinha mercante é responsável por mais de 90% do transporte do comércio mundial. A sua índole internacional e escopo global faz deste um sector menos volátil às crises externas. A crise pandémica confirma essa realidade: o transporte marítimo de bens não foi interrompido, pelo contrário, devido a novas necessidades, observamos um aumento no fluxo de alguns bens. Portugal através da frota atualmente registada tem um papel relevante nesta realidade. Em síntese, atingir níveis consideráveis de tonelagem registada é o passaporte para aumentar a importância

de Portugal no debate de assuntos como a extensão da plataforma continental, objetivos climáticos ou matérias variadas que fazem parte de convenções internacionais. Ainda, e igualmente importante, é uma forma do país estar envolvido na preparação de realidades que terão impacto direto em variados sectores dentro em breve. Refiro-me por exemplo, à tendência mundial para a regulamentação relacionada com o ambiente, sustentabilidade e governação (*Environment, Sustainability and Governance - ESG*) como critério de avaliação de todo o prestador de serviços por entidades financiadoras, seguros e impreterivelmente, por fim, pelos seus clientes.

No âmbito do impacto interno, a tonelagem registada tem real capacidade de criar um verdadeiro *cluster* gerador de empresas, oportunidades de emprego, formação específica nas escolas técnicas e universidades e trabalho para prestadores de serviços como é o caso dos representantes locais, advogados, consultores, contabilistas, conservadores e oficiais dos registos comerciais, e tem potencial para crescer.

A ligação entre alguns dos maiores armadores do mundo, especialmente das linhas de cruzeiro, e alguns portos Portugueses, combinado com a bandeira e as excelentes condições de investimento do país são um contributo incontornável para criar oportunidades e gerar riqueza. A consolidação e criação de escolas de formação específica ou para treino, ou empresas de recrutamento especializadas, são



exemplos de geração de novos negócios e novos empregos.

Hoje já são muitos os postos de trabalho criados a bordo de navios. A legislação facilita a entrada de Portugueses, mas ainda há muita carência. A preparação para estas profissões passa por escolas técnicas e universidades que formam e treinam; é óbvio que as carências não estão ultrapassadas, aumentando com o crescimento do Registo. Na realidade, os marítimos Europeus são escassos, apesar do grande interesse por parte dos armadores. Portanto, quanto mais o *cluster* marítimo português crescer, mais relevância económica é criada e mais emprego é gerado. Neste momento, existem sociedades de agenciamento de tripulação e de gestão de navios em Portugal ligadas à bandeira, mas outras tantas irão considerar mudar-se para Portugal, pela importância da ligação com uma bandeira de qualidade e em crescimento.

Mas para manter o crescimento exponencial que marcou os últimos anos, Portugal terá de se posicionar como registo europeu de qualidade, com um serviço de excelência por parte de todos os intervenientes, preparado para o mercado internacional, técnica e legalmente, com um regime de hipotecas atrativo, reforçando as exigências climáticas e de segurança.

O aumento de navios a arvorar a ban-

deira de qualquer país, significa, claro, um aumento de unidades a navegar pelo mundo e, por isso, um aumento da probabilidade de episódios negativos associados ao crime de pirataria em mar alto ou até a situações relacionadas com a crise mundial de migrantes, tendo em conta as circunstâncias em que estes aspetos ocorrem. A pirataria marítima é um fenómeno real e internacional que constitui uma ameaça para a segurança dos tripulantes a bordo de navios bem como para o transporte marítimo em geral. Os navios que arvoram a bandeira de Portugal não estão isentos desta realidade. Recentemente, e em menos de um mês, dois navios de bandeira Portuguesa, nomeadamente os navios MSC TALIA F e TOMMI RITSCHER viram 15 dos seus tripulantes serem raptados ao largo, no Golfo da Guiné. Acontecimentos destes podem também ocorrer em locais pouco habituais e que por esse motivo não constam como área identificada pela OMI como "área de alto risco de pirataria" (*High Risk Areas-HRA*), o que denota naturalmente alguma complexidade nestas situações e algum risco para todos os intervenientes.

Ciente desta realidade, Portugal aprovou recentemente o Decreto Lei 159/2019, de 24 outubro, que regulamenta o exercício da atividade de segurança privada armada a bordo de navios que arvoram a bandeira Portuguesa e que atravessam áreas de alto

risco de pirataria. O legislador, ciente da realidade que envolve esta matéria, tenciona ir mais além e, à semelhança de outras jurisdições com tonelagem de relevância, está em vias de publicar uma regulamentação por via de portaria, conforme previsto no n.º 2 do artigo 2 do referido Decreto lei, que identifica não só as águas internacionais classificadas HRA sob a OMI, mas prevê a possibilidade de emissão de circulares pela administração marítima para acautelar novos casos, garantindo assim medidas adequadas e atempadas para a proteção dos tripulantes.

Termino com a mesma ideia que comecei: um sector que cresce de forma rápida e robusta sujeita-se a confrontar-se com um conjunto de obstáculos e contrariedades que nem sempre domina, mas que exige de todos os agentes a capacidade de adaptação de modo a minimizar os efeitos negativos. Para continuarmos este percurso positivo é fundamental convocar todas as entidades, públicas e privadas, para gerar o consenso adequado de modo a reforçar a competitividade do sector e posicionar Portugal na lista dos países líderes do sector marítimo, afirmando-se como um *player* de pleno direito no quadro internacional.

* Consultora legal da EUROMAR
Presidente da WISTA Portugal
Membro dos Órgãos Sociais da EISAP

NO MAR OU EM TERRA ASSEGURAMOS OS MELHORES SERVIÇOS DE SHIP MANAGEMENT!

Criamos Soluções
Dinamizamos Contactos
Estipulamos Metas
Cumprimos Ações

SCMA SHIPPING CONSULTANCY MANAGEMENT

SCMA - Sociedade de Consultores Marítimos, R. do Açúcar, nº86 - R/C Dto., 1950-010 Lisboa
T.: +351 21 391 02 00 / Fax.: +351 21 395 38 82 / Email: scma@scma-ltd.com
Site: www.firstlink-sgps.com