

MAR - 25 anos a projectar a Madeira e Portugal



“Registo International de Navios foi passo decisivo da política marítima nacional”, defende Francisco Costa



PAG. II E III

A importância do Registo para um país marítimo, segundo o Director - Geral de Política do Mar

PAG. V

Testemunho de Jesus de Miguel, do grupo espanhol Ibaizabal

PAG. VIII

MAR poderá vir a ser “um dos maiores registos da Europa”, aponta o especialista Christoph Brockmann

PAG. IX

MAR foi passo decisivo da polític

EM ENTREVISTA, O PRESIDENTE DA SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA (SDM), FRANCISCO COSTA, REFERIU QUE A CRIAÇÃO DO REGISTO TEVE, “COMO PRIMEIRO OBJECTIVO, RECUPERAR OS ARMADORES PORTUGUESES QUE OPERAVAM COM OUTRAS BANDEIRAS E, SIMULTANEAMENTE, ATRAIR ARMADORES INTERNACIONAIS QUE PUDESSEM REFORÇAR E REVITALIZAR A MARINHA MERCANTE PORTUGUESA”.



– O Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) foi criado há 25 anos. Como surgiu a ideia?

Francisco Costa (FC) – Surgiu no quadro da análise que estava a ser feita à realidade de outros centros internacionais de negócios, na Europa, na década de 80. Verificámos que muitos já tinham registos internacionais de navios como parte integrante do regime das suas praças. Foram os casos de Malta, de Chipre e da ilha de Man, só para referir alguns. Concluiu-se que faria todo o sentido criar um registo internacional de navios na Madeira, sob bandeira portuguesa, e inseri-lo no quadro das actividades do Centro Internacional de Negócios da Madeira.

– A sua inclusão no quadro do Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM) foi então um passo lógico e natural...

FC – Sem dúvida. Tratou-se, efectivamente, de um passo natural, tomado na sequência da construção da própria Zona Franca da Madeira ou CINM. Ao incluir mais uma actividade no CINM, para além daquelas que já tinham sido criadas – a Zona Franca Industrial, os Serviços Internacionais e os Serviços Financeiros –, reforçava-se a capacida-

de de diversificar a economia regional. Noutro plano, a criação do MAR foi potenciada pelas dificuldades visíveis no sector da marinha mercante nacional, cuja frota se encontrava em situação de declínio acentuado.

– Ou seja, houve uma leitura do mercado e da realidade marítima nacional...

FC – Exactamente. Portugal tinha uma longa tradição marítima, com uma história riquíssima, que a evolução recente contradizia. No final dos anos 80, o registo convencional Português tinha cerca de duas dezenas de embarcações registadas. A criação do MAR visou, como primeiro objectivo, recuperar os armadores portugueses que operavam com outras bandeiras e, simultaneamente, atrair armadores internacionais que pudessem reforçar e revitalizar a marinha mercante portuguesa.

– Como descreveria o caminho percorrido? Os objectivos traçados foram atingidos?

FC – A resposta à questão colocada tem duas vertentes. Por um lado, não há dúvida de que o caminho percorrido aponta para um Registo de sucesso. Quando o Registo foi criado, estávamos a começar do zero. Passados 25 anos,

temos mais de 300 embarcações registadas, com envolvimento de alguns dos maiores armadores europeus e mundiais, com uma ampla variedade de embarcações registadas. Em termos de resultados quantitativos, os objectivos foram atingidos. O MAR é actualmente o quarto maior registo internacional da União Europeia, em termos de número de navios registados.

Por outro lado, temos a outra vertente que marcou o MAR ao longo destes 25 anos e que revela um percurso cheio de obstáculos...

– Mas, no último ano, o MAR tem vindo a assinalar um crescimento recorde. A exemplo do que sucedeu com outros sectores do CINM, também foi difícil criar as condições necessárias para o seu desenvolvimento?

FC – Foi muitíssimo complicado criar e afirmar um Registo Internacional de Navios em Portugal. Porque, tal como o CINM no seu todo, o MAR também foi uma inovação e, no nosso país, sempre que surge uma actividade inovadora há uma inexplicável propensão para resistências e bloqueios das mais variadas naturezas. Agora, os resultados são tão visíveis que, efectivamente, parecem estar a gerar uma maior compreensão da importância do Registo. Mas, sabe,

a marítima nacional

Negociações devem ser processos sem ruído

– O Governo da República aprovou, recentemente, a ratificação da Convenção Internacional do Trabalho Marítimo (MLC 2006), com um atraso que poderia ter prejudicado a marinha mercante portuguesa, como um todo, e o MAR, em particular. Foi mais uma das longas lutas travadas no quadro do Registo de Navios e do CINM?

FC – É verdade. Foi mais uma... Felizmente, com um desfecho positivo. Note-se que aquilo que importava era que Portugal não só ratificasse a Convenção como também que o fizesse adequadamente, salvaguardando a competitividade do Registo em matéria de segurança social aplicável aos tripulantes. O bom senso prevaleceu.

A este propósito, há um aspecto que importa referir e que decorre da nossa longa experiência. Todos os processos de negociação, quer envolvessem a Comissão Europeia quer apenas com o Governo da República, devem ser conduzidos com grande discrição. Naquilo que depende de nós, temos colaborado nestes processos focados apenas na obtenção de resultados. É preciso não confundir o interesse público da informação a divulgar sobre um processo negocial com interesses e objectivos de outra natureza. Neste aspecto, o processo de conversações com o Governo da República sobre a MLC 2006 foi exemplar.

este crescimento deverá ser igualmente lido como fruto da perseverança que soubemos ter ao longo destes anos, não só na promoção como também no combate às dificuldades que nos foram colocando no caminho.

– Os contributos do CINM para a economia da Região como um todo são agora amplamente reconhecidos. No caso particular do MAR, como é que este sector de actividade contribui para o desenvolvimento regional?

FC – Como já referi, o MAR está quase desde a primeira hora integrado no CINM. Logo, para além dos objectivos comuns, há muitos contributos, quantitativos e qualitativos, que são partilhados com as restantes actividades do

CINM e que são geradores de diversas mais-valias económicas, sociais e laborais para a Região. O contributo para a diversificação da economia da Madeira é visível de várias formas, seja na criação e manutenção de emprego directo, tanto no mar como em terra, para madeirenses e portugueses, seja na captação de receitas, geradas pelo registo de navios e pelas sociedades que os gerem e, não menos relevante, seja ainda na atracção de um importante know-how que não existia na Região. Adicionalmente, verifica-se um muito concreto contributo para a promoção global da Madeira, porque os navios registados arvoram a bandeira portuguesa e exibem, obrigatoriamente, o nome Madeira inscrito no casco, como porto de registo.

– Em relação a esta matéria, Portugal tem vindo a prosseguir uma agenda para uma política estruturada do mar. Atendendo à data da sua criação, poderá dizer-se que o MAR foi praticamente a primeira grande medida para desenvolver um cluster marítimo no País?

FC – De facto. Não tenho qualquer dificuldade em admitir que, em termos objectivos, o MAR foi um passo decisivo, dado em Portugal, para a afirmação de uma política marítima com expressão internacional e uma primeira tentativa concreta do País de retomar e de revitalizar as actividades do transporte marítimo ao nível global.

– O MAR tem sido envolvido nesta estratégia? A SDM tem sido chamada a participar?

FC – Sim, temos sido chamados. Desde o início dos trabalhos do “think-tank” sobre a economia do mar que a SDM foi convidada pelas entidades responsáveis, a nível nacional. Temos feito parte integrante desse grupo de trabalho, nomeadamente do Fórum do Mar, tendo participado em diversas iniciativas, intervindo em conferências e debates de âmbito nacional.

– Prospectando o futuro: é seguro afirmar que o MAR está mais competitivo? Ou, tendo em conta a conjuntura internacional, ainda são precisas medidas para tornar o MAR capaz de navegar ao lado de outros grandes registos da Europa?

FC – Está muito mais competitivo do que era quando foi criado há 25 anos. Contudo, existem ainda aspectos em que o MAR continua a perder competitividade para os seus mais directos concorrentes. Dois exemplos muito concretos: primeiro, continuamos a ter na lei o requisito da nacionalidade das tripulações, obrigando a que o comandante e 50% das tripulações sejam europeus ou de países de língua oficial

portuguesa. Nenhum dos nossos concorrentes – e estou a falar daqueles com alguma importância – nenhum deles tem este requisito. A questão é esta: numa economia globalizada, faz sentido manter esta restrição? Nos registos mais competitivos, o que importa é aferir se os oficiais e os tripulantes têm ou não qualificações e competência para operar um navio, independentemente da sua nacionalidade.

– Há abertura para resolver esta problemática?

FC – É um aspecto sobre o qual temos mantido conversações positivas com o Governo da República, nomeadamente com a Secretaria de Estado do Mar. O objectivo é ir ao encontro das melhores práticas internacionais.

Mas, há um segundo aspecto, que é a questão da certificação dos oficiais com funções de gestão a bordo dos navios. Na verdade, em Portugal, no âmbito da Direcção Geral relevante neste domínio, os armadores depararam-se com um processo muitíssimo moroso e burocrático para emissão dos certificados, ao contrário das boas práticas de outros registos internacionais europeus, em que tudo é feito, eficazmente, por via electrónica. Infelizmente, os procedimentos actuais penalizam, e muito, o Registo da Madeira. Temos estado em contacto com a Secretaria de Estado do Mar procurando desenvolver mecanismos para ultrapassar este constrangimento que prejudica muito o normal exercício das actividades do MAR e o seu crescimento.

Parceria alemã impulsiona Registo de Navios

– Desde o fim de 2013 que é notória uma forte evolução no número de registos no MAR. Parece coincidir com o acordo celebrado entre a SDM e um parceiro internacional para esta área.

FC – É verdade. Numa primeira análise, este crescimento é, naturalmente, resultado de uma intensa actividade promocional desenvolvida pela SDM ao longo de muitos anos. Mas, a parceria estabelecida pela SDM, no final de 2013, com a Euromar – EU Registry, uma empresa de capitais alemães baseada em Hamburgo, liderada por especialistas reconhecidos por deter uma vasta experiência no sector do transporte marítimo a nível mundial, foi um passo estratégico muito positivo que tem sido importante para o crescimento e consolidação do MAR como um dos principais registos europeus. Os resultados falam por si.

– A parceria com uma empresa alemã foi uma questão de mercado?

FC – A Alemanha é uma das principais economias europeias na área do shipping e a frota detida por armadores alemães é a segunda maior da Europa. É um mercado que tem armadores e navios de grande qualidade. Por ser um País líder na área do shipping, gera um efeito disseminador sobre o resto do mercado europeu e potencia o contacto com outros mercados importantes. Pensamos que estas são razões mais do que suficientes para sustentar esta parceria. É um trabalho conjunto que tem funcionado bem, de forma articulada.

– E as perspectivas..

FC – Se Portugal fizer o seu trabalho de casa e ajustar alguns dos aspectos que devem ser corrigidos, tais como os que já foram referidos, há todas as condições para que o MAR continue a crescer com qualidade, confirmando, de facto, a sua posição como um dos registos de referência da União Europeia.



O compromisso de qualidade e crescimento

A COMISSÃO TÉCNICA DO REGISTO INTERNACIONAL DE NAVIOS – MAR É CONSTITUÍDA, NESTE MOMENTO, POR DOIS VOGAIS: PAULO CAMACHO E ÂNGELO CRAVEIRA, NOMEADOS PELO GOVERNO REGIONAL E PELA DIRECÇÃO GERAL DOS RECURSOS NATURAIS, SEGURANÇA E SERVIÇOS MARÍTIMOS (DGRM), RESPECTIVAMENTE. OS PRINCIPAIS OBJECTIVOS DESTA EQUIPA SÃO A GESTÃO DO PROCESSO DE REGISTO E ASSEGURAR O CUMPRIMENTO DE REGRAS E BOAS PRÁTICAS INTERNACIONAIS, NOMEADAMENTE AO NÍVEL DA SEGURANÇA.



PAULO CAMACHO, vogal da Comissão Técnica do MAR

Qual o papel da Comissão Técnica no MAR?

Ângelo Craveira – O nosso papel é específico, acabamos por ter uma actividade que inclui todos os actos e procedimentos que estão relacionados com a aceitação e o registo dos navios, desde a aceitação da proposta do registo, à atribuição dos certificados e dos processos, passando por questões técnicas e legais.

Paulo Camacho – Os armadores são livres de escolher um registo. Quando nos escolhem é porque vêem que existe, de facto, alguns atractivos. Nós também somos livres de recusar registos, nem todos os navios nos interessam, portanto, essa começa por ser a nossa principal função, avaliar se o navio tem condições para o registo, em termos de segurança, historial. Depois, quando cá estão, é preciso controlar toda a sua certificação.

Quais os requisitos necessários para proceder ao registo no MAR?

Paulo Camacho – Obviamente que um Registo quer ter os melhores navios que possam existir. Os navios são alvo de inspecções em todas as estações por onde passam. Essas inspecções são colocadas numa base de dados que está acessível a todas as outras administrações. No fundo, têm de cumprir com as convenções todas, não apresentar grandes deficiências e é bom que não tenham no seu historial detenções por causa de deficiências encontradas noutras administrações. A idade também é um factor que temos em conta porque não queremos ter uma frota envelhecida.

Uma questão muito importante é a da segurança...

Ângelo Craveira – Sim. Acabamos por

ter, por vezes, o difícil compromisso de ter qualidade e crescimento, mas, felizmente, temos tido algum sucesso. Não há dúvida que a parte da segurança é vital, tendo em conta os símbolos que levam o País, a bandeira portuguesa, o nome da Madeira, e isso acaba por dar-nos uma responsabilidade que tem a ver com estes valores. Daí esta preocupação diária, temos de analisar de uma forma profunda e detalhada as propostas que nos chegam.

Vocês acabam por ser uma mais-valia no Registo, com todas essas vertentes que têm de analisar...

Paulo Camacho – Todos nós queremos ter o maior número de navios para gerar um negócio, mas a Comissão Técnica, nessa entidade que é o Registo Internacional de Navios da Madeira, tem o papel de garante da qualidade. Essa qualidade somos nós que a temos de garantir e manter. Uma das funções que também temos é de fazermos nós próprios inspecções aos navios, para aferir, in loco, as condições de segurança.

Em termos de dados concretos, têm números de navios registados e médias de idades dos navios?

Paulo Camacho – Temos tido, ultimamente, um acréscimo diário. Temos, neste momento, 218 navios em registo, com uma idade média de 12,3 anos, o

que podemos considerar uma idade baixa, atendendo que temos alguns navios em registo já com alguma idade, como alguns navios de passageiros. Porém, ultimamente temos registado novas construções, que permitem baixar muito a idade. Em relação a dados curiosos, apurámos que, a nível de tripulantes que possam estar, neste momento, a bordo dos navios, temos um valor superior a 4000 pessoas e mais de 300 são portugueses. Acresce a este número as embarcações de recreio com fins lúdico-desportivos ou comerciais. Temos mais de 100 embarcações no Registo.

Na vossa opinião, qual a importância do MAR para a Madeira, para o País e para este sector?

Ângelo Craveira – O Registo Internacional, como internacional que é, é um registo extremamente exposto, em concorrência com todos os registos internacionais por este mundo fora. É um registo aberto, que tem de oferecer atractivos que passam por um conjunto variado de serviços, que normalmente são realizados pelas autoridades oficiais ligadas ao sector, como as convenções ratificadas, o reconhecimento de certificados. Também é preciso considerar que, quando um proprietário de uma empresa decide registar um navio no MAR, é um investimento estrangeiro que está a ser realizado no nosso País, através de pagamento de serviços e da nomeação de representantes legais.

O que é que o registo tem feito para se tornar mais atractivo para armadores estrangeiros?

Paulo Camacho – O Registo tem vindo a aumentar no último ano e meio porque

houve uma procura extraordinária de registos da União Europeia de armadores maioritariamente alemães, que tiveram de escolher um registo europeu, quando estavam registados em bandeira estrangeira. Estima-se, desde há um ano e meio, que estejam nesta fase de transição de bandeiras estrangeiras para a União Europeia, no caso de armadores alemães, cerca de dois mil navios. Nesse sentido, o MAR tem vindo a preparar-se para ser mais atractivo e a maior parte desses atractivos não dependem apenas de uma entidade. Quem nos está a escolher vai avaliar se o País já ratificou todas as convenções. Portugal não ratificou todas as convenções. Aqui o fundamental é chegar ao mesmo nível das outras bandeiras. Estamos a competir com elas e são muito importantes as decisões políticas. Um armador que escolhe um Registo também vai avaliar quanto custa e, o mais importante aqui, mais do que quanto custa, é se esse Registo vai dar apoio na resolução de problemas que possa ter, em tempo útil. Há previsões de que, se resolvermos os problemas que existem em termos de atractividade, o crescimento que se tem verificado será mais expressivo.

Sendo este um sector com muita importância para a nossa economia, em termos práticos o que poderia ser feito para dar mais expressão?

Ângelo Craveira – Em termos práticos, é uma actuação concertada e transversal a várias entidades. Seria importante termos uma actualização permanente da ratificação das convenções e estarmos na linha da frente na capacidade de resposta ao que os operadores dos navios pretendem, quer em termos de informação técnica, como na emissão de reconhecimentos de certificados.



ÂNGELO CRAVEIRA, vogal da Comissão Técnica do MAR

A importância do Registo Internacional de Navios da Madeira para a rota de um país marítimo empreendedor



JOÃO FONSECA RIBEIRO
Director-Geral de Política do Mar
Governo da República

apoio de infraestruturas e equipamentos. Contudo, a dimensão produtiva da marinha mercante nacional tem sofrido uma perda sistemática com impacto na disponibilidade de quadros qualificados e cujos efeitos no plano socioeconómico terão de ser combatidos através de uma dinâmica de desenvolvimento que possa inverter esta tendência.

O aproveitamento do potencial existente requer a afirmação do setor do transporte marítimo e das operações no offshore nas suas redes internacionais, bem como a qualificação dos quadros especializados necessários, e, do lado da administração pública, a execução de ações nas áreas da legislação e regulamentação, e da simplificação dos procedimentos orientados para a satisfação das necessidades operacionais e técnicas do setor, capazes de promover distinção e competitividade na economia do mar, atraindo, assim, investimento.

Trata-se de uma atividade cuja operação decorre, essencialmente, em águas internacionais ou de Estados costeiros diferentes dos de registo dos navios, altamente competitiva, com exigências regulamentares, técnicas e de qualidade crescentes e que persegue a máxima rentabilização dos meios.

O Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), como segundo registo de Portugal e, simultaneamente, o seu registo in-

ternacional, foi criado com o objetivo de dinamizar a marinha mercante, captando novos navios e armadores internacionais, ao mesmo tempo que procurava conter a passagem de navios portugueses para registos de outras bandeiras. Foi, igualmente, considerado que o MAR deveria ser um fator de dinamização económica da Região Autónoma da Madeira e do País quer através da criação de emprego no setor, quer permitindo o crescimento de atividades direta e indiretamente relacionadas nos campos económico, da educação e da investigação.

Apesar do declínio da dimensão da frota dos armadores nacionais, o MAR foi capaz, ao longo da sua existência, de captar várias centenas de navios e manter um número estável em permanência. Passados que são vinte cinco anos desde a sua criação e perseguindo uma estratégia ambiciosa de competitividade e internacionalização, pode afirmar-se que o seu objetivo original se mantém atual. Refira-se, a este propósito, a necessidade dos Estados Membros da União Europeia cumprirem a quota estabelecida para navios de armadores europeus sob bandeiras europeias, o que representa por si só uma oportunidade única de captação de navios para o MAR.

A sua operação no último ano atingiu resultados já reveladores dessa tendência, ma-

terializada no registo de mais de oito dezenas de modernos navios e na mais que duplicação da tonelagem total, com o consequente reforço da posição de Portugal junto da Organização Marítima Internacional.

No entanto, para garantir níveis sustentáveis de competitividade e internacionalização, há que assegurar um esforço continuado dos agentes envolvidos em resposta aos desafios colocados, tal como previsto no Plano de Ação da ENM 2013-2020, nomeadamente:

- Garantir a ratificação das convenções internacionais e o respetivo acompanhamento, tendo em atenção as responsabilidades da administração marítima e a competitividade do MAR;
- Melhorar os processos da administração marítima e a qualidade dos serviços, virtualizando-os e reduzindo-lhes os custos de contexto;
- Promover o MAR nas redes internacionais;
- Utilizar a tradição marítima de Portugal como marca a projetar pelo MAR junto da comunidade marítima mundial.

Mas o desempenho do MAR tem de servir para além dos resultados diretos. Importa, igualmente, concretizar parcerias com os armadores internacionais com vista a gerar oportu-

nidades de emprego e embarque para marítimos nacionais, assim como para o preenchimento de lacunas existentes nas qualificações para o mar no País, proporcionando o embarque dos praticantes e promovendo centros de novas competências, e ainda para a constituição de uma base para a Investigação, Desenvolvimento e Inovação (IDI) associada ao setor, com destaque para as Tecnologias de Informação e Comunicação e a Robótica Marítimas, a eficiência energética e os novos materiais. Estes contributos, no seu conjunto, deverão resultar na valorização e capacitação dos territórios para a prestação de serviços no transporte marítimo e nas operações no offshore.

Igualmente importante é o papel que estas parcerias podem desempenhar no próprio armamento de navios através da integração dos armadores parceiros e dos investidores internacionais no cluster marítimo nacional, conferindo-lhe dimensão externa e condições para a criação de empresas neste setor.

Assim, na perspetiva da ENM 2013-2020, o MAR constitui um estímulo para a promoção da qualidade dos serviços, para o capital humano e o emprego, e para a competitividade e internacionalização da economia do mar da maior importância para a Região Autónoma da Madeira e para a rota de um grande Portugal marítimo empreendedor.

Texto escrito conforme o novo Acordo Ortográfico.

Datas & Acontecimentos

1989

Ano de criação do Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), sendo inserido no quadro das atividades do Centro Internacional de Negócios da Madeira, oito anos depois da criação deste. O primeiro navio foi registado ainda neste ano.

1992

O número total de embarcações registadas no MAR disparou para 33, contrastando com as sete registadas no ano anterior.

1997

Ano em que o total de embarcações registadas ultrapassa a centena, com um total de 118 registos.

1998

No mês de Maio, realizou-se em Hoogezand, perto de Bremen, o primeiro lançamento à água de um navio já registado no MAR. Um acontecimento que traduziu o reconhecimento internacional que o Registo procurava. O navio foi o Solymar e pertencia a um armador alemão.

1999

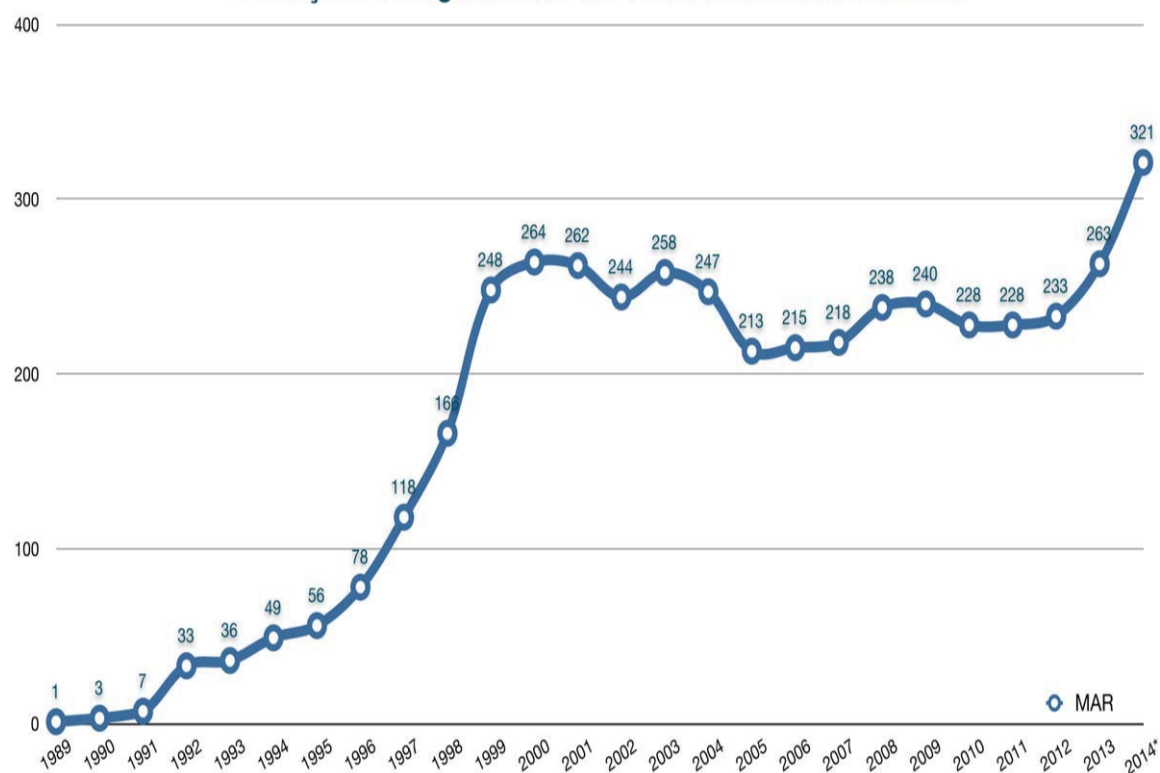
É aprovada a abertura da cabotagem insular aos navios registados no MAR, ficando para trás a problemática gerada em volta do reconhecimento desta medida, já autorizada por diploma legal anterior. Uma decisão que significou um novo e decisivo impulso para este sector do CINM. Regista-se, também, um dos crescimentos mais acentuados do número total de embarcações registadas no MAR.

2000

O MAR registou 264 embarcações, o pico mais alto desde a sua criação. Alargam-se os mercados do MAR para armadores oriundos de países como a Alemanha e a Dinamarca.

Do zero aos trezentos..

Evolução do Registo Internacional de Navios da Madeira



MAR	31 Outubro 2014
Navios de Comércio	218
Embarcações de Recreio	61
lates Comerciais	42
TOTAL	321

O registo da primeira embarcação no MAR data de 1989, ano em que este sector foi criado no quadro do Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM).

Ao longo dos 25 anos, apesar dos sobressaltos assinalados, a evolução do MAR descreveu uma linha de crescimento contínuo, mas é, em 2014, que o MAR consegue afirmar-se no mercado de forma inequívoca, marcando uma das

evoluções mais positivas da última década.

O MAR tem sido um dos sectores de actividade mais estáveis do CINM, apesar de ter enfrentado alguns constrangimentos que prejudicaram a sua capacidade concorrencial nos mercados internacionais.

Para além do total de embarcações registadas, há um conjunto de vários outros indicadores que definem o cres-

cimento do MAR nos anos mais recentes, entre os quais a subida da tonelagem de arqueação bruta (TAB) e a descida da idade média dos navios registados.

Os dados conhecidos permitem ter uma perspectiva mais próxima desta realidade e da forma como o MAR contribui para a economia da Região e para a revitalização da marinha mercante portuguesa.

Estes dados ajudam também a confirmar o acerto da política promocional seguida pela SDM, bem como da decisão de celebrar uma parceria com a EU-ROMAR-EU registry, uma empresa alemã especializada no sector, estratégia complementada com uma acção atenta e preponderante da Comissão Técnica do MAR no quadro das questões da segurança e dos demais aspectos técnicos e formais da navegação, cuidando

do cumprimento de todas as normas internacionais vigentes para o sector.

A análise dos indicadores mais recentes ajudam a compreender porque o MAR está colocado entre os principais registos internacionais da União Europeia e porque contribui para dotar o País de uma marinha mercante significativa, possibilitando a sua participação activa nas mais prestigiadas organizações mundiais do sector.

Datas & Acontecimentos

2002

O ano é marcado pelo regresso do navio 'Funchal' à bandeira portuguesa, através do seu registo no MAR. O regresso deste paquete com grandes tradições na antiga marinha mercante portuguesa constituiu um facto de grande significado, só possível devido à evolução legal do MAR.

2003

Por ocasião da deslocação à Madeira, o Director-Geral da ANAVE, prestigiada associação de armadores em Espanha, defendeu publicamente que o "Registo de Navios da Madeira oferece, debaixo do pavilhão português, condições laborais e fiscais muito atractivas que se traduzem no facto dos custos operativos se manterem a níveis competitivos no mercado internacional".

2004

A SDM interveio na quarta conferência internacional sobre registos de navios, organizada pela prestigiada publicação da especialidade Lloyd's List.

2005

A Madeira foi escolhida para palco de uma conferência internacional de registos de navios. Organizada pela Neil Stewart & Associates, o evento contou com a presença de representantes de organismos internacionais como a Comissão Europeia, a OCDE, a Organização Marítima Internacional e o MOU de Paris. Estiveram também presentes armadores de todo o mundo. A realização deste encontro na Madeira decorreu da afirmação internacional do seu Registo de Navios.

2006

O MAR atinge o 9º lugar do ranking mundial de registos de navios, em termos de qualidade, segundo os critérios do Memorando de Paris, fruto da sua boa performance, tendo baixado a idade média dos navios.

2007

A SDM e a UMA organizaram uma palestra sobre o 'Transporte Marítimo Internacional', durante a qual foram abordadas diversas vertentes e problemáticas do sector. Pela primeira vez, o MAR e as suas realidades foram também tema de uma palestra proferida pelo presidente da Comissão Técnica numa escola profissional da Região.

em 25 anos

8% dos tripulantes são portugueses

Número de tripulantes (31/12/2013)

Total	3.777
Portugueses	303

Cerca de 8% dos tripulantes das embarcações que navegam mares fora com registo MAR são portugueses.

Um dado que sustenta uma das valias do MAR que é a capacidade de manter ou criar emprego para marinheiros portugueses.

Segundo especialistas do sector, a oportunidade criada pelo MAR pode ser ainda mais valorizada se for gerada maior apetência junto dos jovens portugueses pela marinha mercante, incrementando a frequência formativa na área do shipping, fomentando a oferta neste mercado. A existência do MAR ajuda não só a criar emprego em alto mar como também em terra nas empresas de shipping que suportam as actividades dos navios registados.

Idade média dos navios: 12,3

A idade média dos navios é um dos indicadores, internacionalmente respeitado, que melhor determina a vitalidade e dinâmica de um registo de navios.

No caso particular do MAR, este é um dado que, juntamente com outros também muito relevantes, assinala a competitividade que este sector de actividade tem adicionado ao Centro Internacional de Negócios da Madeira.

No fim de 2013, a idade média dos navios de comércio registados no MAR era de 15,5 anos, tendo descido para os actuais 12,3 anos.

Uma melhoria que sublinha a forte aposta no aumento da qualidade do Registo, como uma das condições fundamentais para a sua credibilidade internacional, e que é paradigmática da forma como este pode ser um instrumento de relevo para as actividades de vocação marítima em Portugal. Na prática, permite ao País manter e melhorar uma frota marítima que é já assinalável a nível internacional.

Tonelagem de Arqueação Bruta: 4.203.246

Entre Outubro de 2013 e de 2014, o MAR registou uma variação positiva de 158% no total da Tonelagem de Arqueação Bruta (TAB) dos navios registados. Este aumento da TAB, de 1.632.184T para 4.203.246T, é outro dos indicadores altamente positivos assinalados pelo MAR.

Sendo mais uma prova indubitável do sucesso que este sector do CINM tem vindo a assinalar no decorrer de 2014, a exemplo da diminuição da idade média dos navios registados, o aumento da TAB acrescenta poder de impacto a Portugal no quadro das organizações internacionais do sector.

Navios de Comércio	Outubro 2013	Outubro 2014	Variação %
TAB	1.632.184	4.203.246	158%

2008

O Governo da República reconheceu a possibilidade dos armadores registarem navios no MAR mesmo que a nacionalidade do comandante e de 50% dos tripulantes não seja europeia ou de países de língua oficial portuguesa.

2010

A Madeira acolheu a 21ª reunião do Grupo de Avaliação Técnica do Memorando de Paris, estando presentes representantes de 26 países para abordar temas como a segurança nos navios, as questões ambientais, os critérios de inspecção, formação e condições de trabalho nas embarcações. Um encontro que resultou do empenho da SDM, que candidatou a Madeira à realização do evento.

2011

Em Janeiro, o Funchal acordou com a presença imponente na sua baía da plataforma SAIPEM 7000, pertença da Saipem Portugal, empresa do CINM, quer na área dos Serviços Internacionais quer no MAR. À data empregava 110 trabalhadores residentes na Madeira.

2012

O super-iate registado no MAR, 'Axantha II', mereceu destaque de quatro páginas numa revista de referência internacional na especialidade, a 'SuperYachtReport'. Também o registo de um petroleiro de última geração no MAR, acabado de sair de um dos maiores estaleiros navais do mundo, a Samsung Heavy Industries-GeorgeShipyard, foi digno de notícia. Dois registos que decorreram do aumento da competitividade e de credibilidade internacional do Registo.

2013

Foi celebrada parceria com a Euromar - EU Registry, empresa de capitais alemães baseada em Hamburgo, liderada por especialistas no sector do transporte marítimo. O objectivo da parceria é tornar o MAR um Registo de referência a nível europeu.

2014

Ano em que o MAR bate todos os recordes a nível do número de registos e da tonelagem de arqueação bruta, colocando-se entre os principais da União Europeia.

“Resposta imbatível em todas as facetas”



O grupo espanhol de rebocadores Ibaizabal, com sede no Golfo da Biscaia, opera no MAR desde 1995. Segundo o diretor geral do grupo, Jesus de Miguel, esta ligação mantém-se por vários motivos. “É um registo europeu muito bem organizado, com uma resposta técnica e comercial de primeira ordem, e tudo isso dentro de um quadro legal muito bem estruturado e com condições económicas competitivas”, salienta.

Em relação às mais-valias do Registo Internacional de Navios da Madeira, refere que o mais importante é “a resposta rápida para adaptar-se a novas regras, as facilidades que dão aos armadores para competir num mercado global neste sec-

tor e o apoio que os armadores notam para a resolução de problemas que podem surgir no dia-a-dia”.

Para Jesus de Miguel, o MAR tem “uma resposta imbatível em todas as facetas” do negócio desta empresa. Porém, considera que poderia evoluir e melhorar mais em aspectos como o da demanda em tripulações e nalgumas questões legais que, por vezes, limitam certas transacções com países terceiros.

A Ibaizabal possui no MAR três petroleiros Suezmax e um petroleiro de 4.000 DWT para serviços de ‘bunkering’. Em 1995, quando entraram neste registo, começaram com dois navios graneleiros de cimento e, posteriormente, inscreve-

A OPINIÃO PERTENCE A JESUS DE MIGUEL, DO GRUPO ESPANHOL DE REBOCADORES IBAIZABAL

ram dois petroleiros Suezmax de casco simples, de bandeira espanhola. Em 2004, inscreveram dois petroleiros de nova construção, feitos no Japão, e deram baixa, por venda, dos dois primeiros de casco simples.

Em 2005, a empresa registou um Aframax comprado no mercado, que foi vendido quatro anos mais tarde ao acabar o contrato com os carregadores. Já em 2010, a empresa assinou um petroleiro de ‘bunkering’, construído em Espanha, e, em 2012, dois Suezmax construídos na Coreia.

Até agora todos os navios de carga seca e petroleiros que este grupo de empresas possuía foram registados no MAR,

onde encontram “um registo de grande capacidade técnica, comercial e jurídica e que é um grande apoio para os armadores”. “Estamos muito confortáveis neste mercado tão complicado”, confessa.

A empresa de rebocadores Ibaizabal, Inc. foi constituída a 13 de Novembro de 1906, com uma pequena frota de rebocadores e cisternas. Após renovação contínua, e de acordo com as necessidades do porto, a frota da companhia é constituída por uma vasta gama de rebocadores, dedicados não só ao porto interior de Bilbao, mas também ao porto petroleiro.

A sede desta empresa situa-se no Golfo da Biscaia, entre a costa norte da Espanha e a costa sudoeste de França.

Registo próximo dos maiores da UE

REGISTO CRESCEU DE FORMA SIGNIFICATIVA NO ANO DE 2014

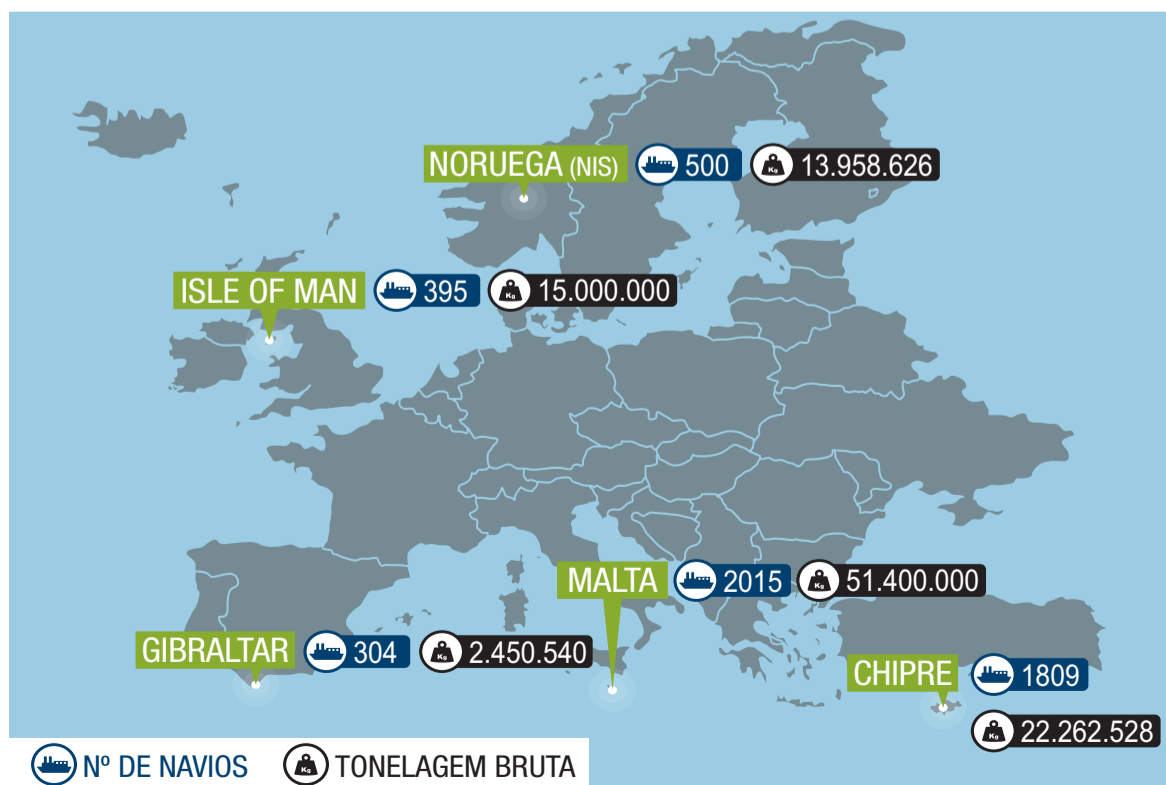
No decorrer de 2014, o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) alcançou, de forma consistente, resultados nunca antes atingidos. O crescimento assinalado nos primeiros dez meses do ano contribuiu para que este fosse o registo marítimo europeu com a maior subida

percentual no período em questão.

À frente do MAR encontram-se registos internacionais em actividade há muito mais tempo, com condições de operacionalidade e competitividade mais amplas, como são o caso de Chipre e Malta, os dois maiores da União Europeia.

No fim de Setembro, o MAR tornou-se no quarto maior registo internacional da União Europeia, seguindo-se ao registo britânico de Gibraltar.

Embora não façam parte da União Europeia, os registos internacionais NIS (Noruega) e da Isle of Man, assinalam um comportamento idêntico ao do MAR.



MAR poderá vir a ser “um dos maiores registos da Europa”



A OPINIÃO É DO REPUTADO ESPECIALISTA INTERNACIONAL, CHRISTOPH BROCKMANN, QUE SALIENTA O CRESCIMENTO DO ÚLTIMO ANO E PEDE AINDA MAIS ATENÇÃO AO ESTADO PORTUGUÊS

“O Registo Internacional de Navios pode ser uma referência internacional e um dos maiores da Europa, mas, para que isso aconteça, o Estado português deve limar arestas e resolver algumas questões que podem colocar problemas num futuro muito próximo”. A opinião pertence a Christoph Brockmann, investigador, antigo vice-presidente e responsável pelo departamento de shipping da Agência Marítima e Hidrográfica da Alemanha, um organismo directamente dependente do Ministério dos Transportes do Governo alemão.

“O mundo dos armadores é muito pequeno, as pessoas falam muito umas com as outras e, quando a percepção é positiva, é fácil conquistar mercado, da mesma forma que, quando é negativa, é fácil perder mercado”, acrescenta.

Em termos de questões a resolver, para este especialista, há que agilizar os procedimentos, diminuindo a burocracia, nomeadamente nos processos de certificação das tripulações. Em segundo lugar, a “excelente estratégia marítima portuguesa”, nomeadamente a extensão da plataforma marítima, implicará um aumento das responsabilidades ambientais. A área na qual Portugal terá de exercer responsabilidades de vigilância e de controlo aumentará substancialmente, pelo que é urgente adoptar muitas

convenções que são internacionalmente aceites, acredita.

“O shipping é uma indústria global”, lembra Brockmann, acrescentando que a “base da cooperação e da acção concertada” que requer está nas Convenções Internacionais, corporizadas através da International Maritime Organization (IMO), órgão da ONU.

Em terceiro lugar, o Estado português deve desenvolver uma melhor política de comunicação externa e interna, nestas matérias. “Uma coisa é os armadores perceberem que, apesar de existirem problemas, as entidades públicas estão a trabalhar para os resolver, outra coisa é serem confrontados com esses mesmos problemas, não sabendo se serão, ou não, resolvidos, se há ou não esforço nesse sentido”, aponta.

MAR com imenso potencial

Apesar destes aspectos, o especialista reconhece no MAR um imenso potencial para a criação de emprego – sobretudo para quadros especializados – e de riqueza. Portugal é uma nação com tradição marítima. É um país seguro, pertence à União Europeia e a bandeira não é de conveniência. “Um número substancialmente maior de navios sob a bandeira de Portugal leva a um aumento substancial de receitas para o País”, lembra.

No que respeita ao mercado alemão – aquele que melhor conhece – Christoph Brockmann entende que os maiores armadores germânicos têm interesse no Registo Internacional de Navios da Madeira, podendo contribuir para transformá-lo, efectivamente, num dos maiores da União Europeia.

Recordando que a Comissão Europeia (CE) exige que 60% dos navios dos Estados-Membros tenham bandeira europeia, o oceanógrafo avança com números muito interessantes. “Neste momento, a marinha mercante alemã tem 2.739 navios, dos quais mais de 2.300 estão registados e utilizam bandeiras não europeias, com especial destaque para as da Libéria e de Antígua e Barbuda. Dadas as exigências da CE, este é todo um universo que o MAR pode atrair. Só na Alemanha”, salienta.

O crescimento recorde registado este ano deve ser, a seu ver, um motivo de contentamento e demonstra que se deve acreditar no registo e no seu potencial de futuro, mas isto se “o Estado português for capaz de prestar atenção aos ‘detalhes’”. Até porque “a Estratégia Marítima Portuguesa é um excelente trabalho, seguindo todas as ideias da União Europeia e sendo transversal, abarcando todas as áreas das indústrias marítimas”.

“Protecção do ambiente é fundamental”

Christoph Brockmann é reconhecido quer como investigador, quer como antigo responsável por um importante departamento do Governo Federal alemão. Enquanto jovem investigador, Brockmann chegou a passar pela Madeira, que descreve como

uma ilha “maravilhosa”.

O prestígio de que goza advém do seu trabalho em IMO’s (Maritime Safety Committee) e também no seu envolvimento na fase inicial de criação do Electronic Chart Display and Information Systems (ECDIS), siste-

ma de informação e navegação computadorizado, utilizado internacionalmente pela maioria dos navios de grande porte.

Posteriormente, através do seu departamento, foi responsável pela homologação dos equipamentos náuticos com disposi-

tivos ECDIS, mas também AIS, radar, entre outros.

Hoje, para Christoph Brockmann, a questão mais importante é a protecção do meio ambiente marinho, “um tema fundamental que começa a ser entendido e aceite pelos proprie-

tários de embarcações e que deve ser, por isso, assumido como algo imprescindível por qualquer nação costeira e por qualquer estado possuidor de um registo de navios”. “O Estado Português tem um importante papel a desempenhar”, desafia.



Das dragas aos cruzeiros...

NO MAR ESTÃO REGISTRADOS VÁRIOS TIPOS DE NAVIOS, DE PASSAGEIROS A PETROLEIROS

No MAR podem ser registados todo o tipo de embarcações, com excepção dos navios de guerra ou de pesca. Está convencionado que a definição geral do tipo de embarcações divide-se em navios de comércio, embarcações de recreio ou iates comerciais.

É no caso dos navios de comércio que encontramos a maior diversidade de embarcações, desde as dragas a plataformas móveis, passando por navios de carga geral ou de passageiros, a outros de natureza mais específica como os químicos, os transportadores de gás liquefeito ou petroleiros.

TIPOS de NAVIO
Carga Geral
Passageiros
Químico
Ferry
Porta Contentores
Rebocador
Transportador Gás Liquefeito
Plataforma Móvel
Petroleiro
Barcaça
Cimenteiro
Draga



Ranking dos três maiores

NO MAR ESTÃO REGISTRADOS NAVIOS DE DIFERENTES TIPOS E DIMENSÕES. PARA APURAR A SUA DIMENSÃO SÃO USADAS MEDIDAS COMO A TONELAGEM DE ARQUEAÇÃO BRUTA (TAB), O COMPRIMENTO, O TAMANHO DE BOCA OU A CAPACIDADE DE TRANSPORTE.

AS MAIORES EMBARCAÇÕES SÃO, GERALMENTE, PORTA CONTENTORES, PETROLEIROS OU GRANEIROS. NESTA EDIÇÃO ESPECIAL DOS 25 ANOS DA CRIAÇÃO DO MAR, APRESENTAMOS TRÊS DOS MAIORES NAVIOS REGISTRADOS NO MAR.

1.º LINDA OLDENDORFF



- Tipo - Graneleiro
- Arqueação Bruta - 107.413 Tons
- Comprimento total - 299,97 metros
- Boca 50 metros

2.º MSC VALENCIA e gémeos MSC BILBAO e MSC PARIS

- Tipo - Porta contentores
- Arqueação Bruta - 89.941 Tons
- Comprimento total - 334,10 metros
- Boca 42,80 metros
- Capacidade para 8238 contentores



3.º SANTA URSULA

- Tipo - Porta contentores
- Arqueação Bruta - 86.601 Tons
- Comprimento total - 299,95 metros
- Boca 42,80 metros



A presença do MAR na imprensa mundial

Dos jornais internacionais aos regionais

Place your Ship Registration in safe hands

MAR
The Madeira International Shipping Register

Portugal's international register provides the shipping community with one of the most attractive benefit packages available within the European Union, ensuring that operators can get maximum quality levels which meet character as E.U. flag.

- Full access to E.U. cabotage
- Attraction tax advantages
- Flexible crewing requirements
- Competitive mortgage system
- European network of MAR contact offices

International Business Centre of Madeira
Global Solutions for Your Investments

See the Possibilities

Veson Nautical gives you a clear view of your shipping operations

BEST EFFICIENCY. HIGHER REVENUES. REDUCE RISK.

The latest Integrated Maritime Operations System (IMOS) streamlines critical processes:

- Charting
- Navigation
- Weather
- Reporting
- Compliance
- Insurance
- Performance
- Reporting
- Compliance
- Insurance
- Performance

IMOS is comprehensive. Flexible, and intuitive – providing great reach for shipping, ship owners, and operators throughout the world. **Find out more at www.veson.com**

Powerful, proven software solutions for the maritime shipping industry

Flag of the Month

Madeira

An autonomous region of Portugal, Madeira is located on the coast of southwestern Europe, approximately 420 miles from Lisbon and 40 miles off the coast of Africa. Portugal is a member of the United Nations, NATO, the International Maritime Organization, and the OECD, and it is especially provided that all international conventions related by Portugal shall be complied with by the Madeira International Shipping Register (MIS).

MAR is Portugal's second largest and most established flag. Together with the Industrial Free Zone, the Financial Services Centre, and the International Services Centre, it represents what is known as Madeira's International Business Centre (IBC). The IBC is a fiscal incentive that allows companies to benefit from the whole of Madeira creating an offshore financial and services center. All ships registered in the IBC are registered in Madeira. The total number of ships is 218.

The law which governs Madeira ship registration is Decree-Law n.º 96/89 of the 26th of March, further amended by Decree-Law n.º 108/94 of the 24th of November. The latter Decree-Law introduced some general modifications to the former including the authorization for the registration of leisure boats at the International Shipping Register of Madeira.

Shipowner Eligibility

Overseas based non-Portuguese citizens: A Madeira ship registration company incorporation can be formed, but is not required for registering a vessel in the MAR.

Company Formation

The two legal structures of companies most commonly adopted in Portugal are the stock corporation (SA) and the Private Limited Company (SL). According to Portuguese law, SA companies must have a minimum of five shareholders and a minimum capital of PTE 5 million. The management must be undertaken by a board of directors with a odd number of members. When the share capital does not exceed PTE 20 million, only one director is required. SL companies must have a minimum of two shareholders and a minimum capital of PTE 400,000. There is no need to appoint directors, only a manager who has the power to manage the company.

SA and SL companies formed to operate within the legal framework of Madeira's IBC may be incorporated with only one shareholder, who may be an individual or a company, national or foreign. In the specific case of shipping companies, their incorporation is exempted.

All companies licensed to operate within Madeira's IBC must keep books of accounts and make them available, if required, by the relevant authorities. In the case of SA, an Investigation Committee is required with a minimum of three members (one member only if the company has a maximum capital under PTE 20 million). One of the members must be a qualified auditor or auditing company operating in Portugal. In the case of SL companies, if any of the following three provisions are fulfilled during the incorporation process, such companies are required to present annual accounts audited by either a qualified company or an auditing company:

- Average of 50 employees or more per annum
- Total Assets of PTE 100 million or more per annum
- Total Assets of PTE 100 million or more per annum

The process of incorporation of companies within Madeira's IBC is usually undertaken by one of the lawyers or management companies established on the island. Management companies ensure compliance with the requirements and provide many additional services such as accounting, preparation of reports, invoicing, and the provision of directors and auditors.

Taxation

As long as a company is duly incorporated and licensed to operate within the legal framework of Madeira's IBC, its income tax is payable on the profits derived from the operation of ships in international waters. In addition, dividends distributed by shareholders are exempt from taxation, to create duty to pay on the distribution of shares in a shipping company, no capital gains tax is payable on the sale or transfer of a ship to a new shipping company, and income tax is payable on the salaries of officers and crew of vessels which operate in international waters.

Other tax advantages may be available through the operation of Portuguese double taxation treaties which are presently in force with Austria, Belgium, Brazil, Denmark, Finland, France, Germany, Italy, Norway, Spain, Switzerland, and the United Kingdom.

MAR promove-se na NOR-Shipping

O Registo Internacional de Navios da Madeira vai ao encontro das necessidades de um novo mercado

mar-17 porto

Uma iniciativa promovida pela Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, S.A. (SDM) e pela Associação de Armadores de Navios da Madeira (AANM), o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR) promove-se na NOR-Shipping, a maior feira de Shipping do mundo a decorrer no Noruega.

Em 2014, a NOR-Shipping reuniu mais de 1000 participantes de 40 países, incluindo representantes de armadores, operadores, seguradoras, bancos e autoridades portuárias. A feira é considerada uma das principais plataformas de negócios do setor marítimo internacional.

A presença do MAR na NOR-Shipping foi uma oportunidade para apresentar o registo aos principais players do mercado global. A iniciativa foi liderada por Vital Morgado, da AICEP, e Francisco Costa, da SDM.

Os participantes tiveram acesso a uma série de sessões de trabalho e painéis de discussão, onde se discutiram as tendências do mercado e as oportunidades para o crescimento do registo. A iniciativa foi muito bem recebida, demonstrando o interesse crescente dos armadores internacionais no MAR.

MADEIRA, SAILING INTO THE FUTURE WITH AN EYE TO THE PAST.

Portugal's international register provides the shipping community with one of the most attractive benefit packages available within the European Union, ensuring that operators can get maximum quality levels which meet character as E.U. flag.

MADEIRA, SAILING INTO THE FUTURE WITH AN EYE TO THE PAST.

Portugal's international register provides the shipping community with one of the most attractive benefit packages available within the European Union, ensuring that operators can get maximum quality levels which meet character as E.U. flag.

MADEIRA, SAILING INTO THE FUTURE WITH AN EYE TO THE PAST.

Portugal's international register provides the shipping community with one of the most attractive benefit packages available within the European Union, ensuring that operators can get maximum quality levels which meet character as E.U. flag.

MADEIRA

Madeira, the model of a successful second register

The Madeira register is succeeding in its initial aim of reversing the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag.

A 10-year plan to reverse the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag is succeeding in its initial aim of reversing the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag.

The Madeira register is succeeding in its initial aim of reversing the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag.

A 10-year plan to reverse the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag is succeeding in its initial aim of reversing the decline in the number of vessels flying the Portuguese flag.

Uma viagem pelas notícias mais antigas ou mesmo pelos anúncios publicitários produzidos ao longo dos anos para dar a conhecer o Registo Internacional de Navios da Madeira ajuda a perceber a relação deste sector de actividade do CINM com a tradição marítima nacional e o empenho em contribuir para a economia regional e nacional através do

MAR. A promoção internacional do MAR tem sido desenvolvida pela SDM directamente nos mercados, designadamente naqueles onde os armadores procuram registos de qualidade e credíveis, contando, para esse efeito, com uma equipa de correspondentes, radicada em vários países, que colabora na

análise aos mercados, na organização das visitas de trabalho, agendando reuniões com armadores, consultores e advogados especializados no sector do shipping. A outro nível, as conferências, os workshops e as feiras internacionais na área do shipping também fazem parte do conjunto de iniciativas que a SDM

organiza ou participa no quadro da estratégia de promoção do MAR. Complementarmente, porque o mundo do shipping é de enorme dimensão e extremamente competitivo e dinâmico, a SDM incentiva trabalhos de natureza editorial em revistas e jornais internacionais da especialidade. A Lloyd's List, o Financial Times, a

Fairplay, a International Ship Registry, só para mencionar alguns títulos internacionais, para além da imprensa especializada e generalista nacional e regional, foram proporcionando à opinião pública informação sobre os desenvolvimentos do MAR, quer a públicos específicos no mundo da marinha como também à população em geral.

Navios promovem Madeira e Portugal



A PROECÇÃO DO MAR CONSTITUI UM INSTRUMENTO PODEROSO DA PROMOÇÃO DA MADEIRA...

Registo Internacional de Navios da Madeira

ORIGEM dos Navios de Comércio	Total	%
Alemanha	116	53%
Itália	34	15%
Espanha	23	11%
Portugal	17	8%
Noruega	10	5%
Outros	18	8%
TOTAIS	218	100%

São 12, no total, os países de onde originam os armadores com navios registados no MAR. Como fica patente através desta diversidade da origem dos navios, a projecção do MAR constitui um instrumento poderoso da promoção da Madeira a nível global e da internacionalização da sua economia, com fortíssi-

mos efeitos multiplicadores, tanto nas actividades marítimas como nos serviços em geral. Na sua larga maioria, os navios registados são de países europeus, com tradição muito vincada nas actividades marítimas, sendo de sublinhar que, no final de Outubro deste ano, o mercado alemão, o italiano e o espanhol, os três



Conferência internacional em Madrid de promoção do MAR, em 1999, com Francisco Costa e Carlos Santos, pela SDM, e Vital Morgado pela AICEP.

primeiros do ranking, eram responsáveis por 79% dos registos no MAR. Países de origem que, para além do mais, são garantia de qualidade dos navios registados no MAR. O crescimento sustentado do MAR, no seu todo, atraindo armadores de economias tão competitivas como as referidas, é uma resposta positiva às

ações promocionais desenvolvidas nos diversos mercados pela SDM, em si mesmas veículo de promoção da Madeira, sem custos para o erário público, e também ao seu empenho na implementação das melhores práticas internacionais no sector, pugnano pela sua aplicação nacional junto das autoridades competentes.

MAR: motivo de orgulho



UM TESTEMUNHO POR LINO PAIXÃO, RESPONSÁVEL PELA ADMINISTRAÇÃO E CONTABILIDADE DA ERSHIP NO FUNCHAL

“Desde 2000, ano em que concluí formação académica em Gestão de Empresas, que tenho tido a oportunidade de trabalhar com empresas do Centro Internacional de Negócios da Madeira, e sempre com uma ligação muito próxima ao Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR).

Actualmente, estou ligado ao armador Ership, grupo que está presente na Madeira desde 1995, ano em que registou no MAR o seu primeiro navio, o ‘SAC HUELVA’. O Grupo Ership desenvolve actividades que englobam o transporte marítimo, broker de fretamentos, serviços de logística, armazenamento, consignatário assim como todo o tipo de actividades conexas a operações portuárias. O grupo conta com uma frota total de sete navios (graneleiros e químicos) registados no MAR, sendo que o registo mais recente foi concluído no passado mês de Outubro, com o navio ‘DON JUAN’.

O rigor e a exigência, ao nível das responsabilidades que desempenho no escritório do Funchal, são parte do meu dia-a-dia, que engloba a gestão da equipa de trabalho, supervisão das operações que se realizam, controlo de cobranças, contabilidade, fiscalidade, numa missão que passa por garantir a fluidez das informações com os mais diversos departamentos da empresa, Operações, Logística e Financeira.



A duradoura relação do grupo com a Madeira, e em especial com o MAR, é sinal da plena satisfação e confiança que o grupo tem para com as instituições regionais e em particular com o bom nome e credibilidade internacional que o Registo aufere, não fosse estar entre os melhores da Europa e do mundo, entre as centenas de registos existentes.

Trabalhar numa empresa com uma actividade internacional e, em particular, no sector do shipping, com especificidades e procedimentos muito próprias, tem-se revelado uma experiência muito enriquecedora e um enorme desafio pessoal e profissional.

Uma vez que a actividade deste tipo de empresas se desenvolve a nível internacional, o domínio de línguas estrangeiras, sobretudo o inglês, torna-se um imperativo. Num sector tão particular e técnico, como é do o shipping, é ainda mais importante, pois há toda uma terminologia muito típica da área, utilizada nos contratos e nos negócios efectuados.

A presença deste tipo de empresas na Região é extremamente positiva e uma mais-valia, porque confere à Madeira uma outra realidade e maior visibilidade exterior, sendo um importante meio de difusão comercial, cultural e até com efeitos muito positivos no turismo de negócios.

Por estarmos na presença de empresas com uma estrutura já consolidada internacionalmente, a sua implementação na Região, com a natural transmissão de know-how, rigor, métodos inovadores de trabalho, intercâmbio cultural, permite não só uma oportunidade de trabalho para os jovens locais, mas também uma melhoria das suas competências e qualificações.

Se pensarmos na diversidade de armadores, de diferentes nacionalidades, ou que cada um dos mais de 300 navios registados actualmente no MAR, ostentam o nome Madeira e a bandeira Portuguesa, haverá, por si só, no meu ponto de vista, motivo de grande orgulho pela sua existência na Madeira e no nosso País”.

“Uma oportunidade de vida”

TESTEMUNHO DE PEDRO SANTOS, MARINHEIRO MADEIRENSE NA EMPRESA DE NAVEGAÇÃO PETER DÖHLE SCHIFFFAHRTS-KG

Num testemunho que decidiu denominar de ‘Uma oportunidade de vida’, o madeirense Pedro Santos começou por recordar que, após ter acabado os estudos na Escola Superior Náutica Infante D. Henrique, em Lisboa, que oferece várias licenciaturas e mestrados para navegadores, não estava à espera que a procura de emprego fosse “tão difícil e longa”.

“A situação económica global, o número decrescente de empresas de navegação portuguesas, assim como a falta de presença da ENIDH no mundo complicaram e prolongaram o processo”, sublinhou Pedro Santos. Para além disso, o facto de Portugal ter apenas uma escola náutica e de restarem poucas empresas de navegação que operem navios mercantes no nosso país, hoje em dia, na sua perspectiva, tem duas consequências principais: “cada vez menos marinheiros portugueses conseguem encontrar emprego e a nossa competência marítima está a decrescer”.

Para o marinheiro madeirense, foi graças ao Registo Internacional de Navios da Madeira e à colaboração da EURIOMAR, parceira da SDM na Alemanha, que recebeu uma oportunidade de trabalho para integrar a prestigiada empresa de navegação Peter Döhle

Schiffahrts-KG, em Maio deste ano, a bordo do navio M/V Viona, que arvora a bandeira portuguesa e tem no casco inscrito o nome ‘Madeira’, tornando-se o primeiro marinheiro português a ser contratado pela empresa.

A adaptação às novas rotinas e ao novo espaço envolvente, em particular no primeiro mês, foi muito difícil. “O trabalho a bordo é duro: trabalhos de manutenção no convés durante o dia, acostagem e operações de carga nos portos e estudar durante a noite na ponte, para aperfeiçoar as aptidões náuticas, são as actividades que preenchem a maior parte do meu dia”, exemplificou o madeirense.

Como a tripulação da M/V Viona é originária de vários países, a língua de trabalho é o inglês. Para Pedro Santos, trabalhar neste ambiente tem sido uma oportunidade para “melhorar o inglês e conhecer culturas diferentes”.

Mas nem tudo são dificuldades, já que, por estar a navegar no Báltico, entre São Petersburgo, Dunquerque e Antuérpia, pode “disfrutar do Verão da Europa do Norte, incluindo as suas noites claras e longas na zona do mar Báltico e do mar Norte”, aspecto que contrabalança com os momentos em que tem “saudades da família e amigos”.

Pedro Santos tem um sonho: “trabalhar a bordo e um dia ter a oportunidade de ter o comando de um navio como comandante”, porque, “por ser português”, sente “aquela ligação especial ao mar”. “Eu acredito que o crescimento da frota de navios com bandeira portuguesa terá vantagens para o nosso país”, defendeu.

