



Universidades Lusíada

Ramos, Maria Inês Rodrigues, 1989-

Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa : as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

<http://hdl.handle.net/11067/3850>

Metadados

Data de Publicação	2018-06-18
Resumo	<p>Portugal sempre revelou uma sinergia com o mar, tendo a sua economia beneficiado muito com a actividade da marinha de comércio nacional, pelo que foi encontrada uma solução para aumentar o seu rendimento. Para atrair um maior número de registo de navios no País, foi criado um segundo registo de navios, o Registo Internacional de Navios da Madeira - MAR, no Centro Internacional de Negócios de cariz aberto, com qualidade, capaz de competir no plano internacional. Na compra e venda de navios regist...</p> <p>Considering that Portugal has always had a synergy with the sea, with its economy benefiting a lot from the marine national activity, a solution to increase the Country's profit has been found. To attract a larger number of shipping registrations, the International Shipping Register Madeira - MAR was created in the country at the International Business Centre of Madeira an open and second shipping register, able to compete on an international plan thanks to its quality. The external attractiveness...</p>
Palavras Chave	Hipoteca de navios - Portugal, Navios - Registo e transferência, Navios - Registo e transferência - Portugal - Madeira (Ilhas da Madeira), Direito do mar - Portugal
Tipo	masterThesis
Revisão de Pares	Não
Coleções	[ULL-FD] Dissertações

Esta página foi gerada automaticamente em 2024-05-05T16:47:42Z com informação proveniente do Repositório



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Direito

Mestrado em Direito

**Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios
na lei portuguesa: as inovações contempladas no
Registo Internacional de Navios da Madeira**

Realizado por:

Maria Inês Rodrigues Ramos

Orientado por:

Prof. Doutor José Alberto Rodriguez Lorenzo González

Constituição do Júri:

Presidente: Prof.^a Doutora Maria Eduarda de Almeida Azevedo
Orientador: Prof. Doutor José Alberto Rodriguez Lorenzo González
Arguente: Prof. Doutor Hugo André Ramos Alves

Dissertação aprovada em: 18 de Junho de 2018

Lisboa

2018



U N I V E R S I D A D E L U S Í A D A D E L I S B O A

Faculdade de Direito

Mestrado em Direito

Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

Maria Inês Rodrigues Ramos

Lisboa

Maio 2018



UNIVERSIDADE LUSÍADA DE LISBOA

Faculdade de Direito

Mestrado em Direito

Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

Maria Inês Rodrigues Ramos

Lisboa

Maio 2018

Maria Inês Rodrigues Ramos

Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Direito.

Área científica: Ciências Jurídico-Civilísticas

Orientador: Prof. Doutor José Alberto Rodriguez Lorenzo González

Lisboa

Maio 2018

Ficha Técnica

Autora Maria Inês Rodrigues Ramos
Orientador Prof. Doutor José Alberto Rodriguez Lorenzo González
Título Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira
Local Lisboa
Ano 2018

Mediateca da Universidade Lusíada de Lisboa - Catalogação na Publicação

RAMOS, Maria Inês Rodrigues, 1989-

Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa : as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira / Maria Inês Rodrigues Ramos ; orientado por José Alberto Rodriguez Lorenzo González. - Lisboa : [s.n.], 2018. - Dissertação de Mestrado em Direito, Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa.

I - GONZÁLEZ, José A.R. Lorenzo, 1965-

LCSH

1. Hipoteca de navios - Portugal
2. Navios - Registo e transferência
3. Navios - Registo e transferência - Portugal - Madeira (Ilhas da Madeira)
4. Direito do mar - Portugal
5. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Direito - Teses
6. Teses - Portugal - Lisboa

1. Ship mortgages - Portugal
2. Ships - Registration and transfer
3. Ships - Registration and transfer - Portugal - Madeira (Madeira Islands)
4. Law of the sea - Portugal
5. Universidade Lusíada de Lisboa. Faculdade de Direito - Dissertations
6. Dissertations, Academic - Portugal - Lisbon

LCC

1. KKQ983.R36 2018

Autora Maria Inês Rodrigues Ramos

Orientador Prof. Doutor José Alberto Rodríguez Lorenzo González

Título Aspectos jurídicos críticos do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

Local Lisboa

Ano 2018

ERRATA

Página n.º:	Linha n.º:	Onde se lê:	Deve-se ler:
9	<u>4</u>	deserta)	deserta) -
11	<u>10</u>	Negócios de	Negócios da Madeira de
11	<u>13</u>	partes, em	partes, sem
11	<u>17</u>	integral das	integral dos
11	<u>18</u>	dívidas	encargos
11	<u>21</u>	14.º	721.º
15	<u>4</u>	"Infographic	"Infographic
15	<u>5</u>	CINM (SDM)	CINM" (SDM)
17	<u>7</u>	-Requisitos	- Requisitos

77	<u>32</u>	ilhas	Ilhas
77	<u>33</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>1</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>6</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>7</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>11</u>	ilha	Ilha
78	<u>17</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>18</u>	ilha	Ilha
78	<u>31</u>	ilhas	Ilhas
78	<u>32</u>	ilha	Ilha
78	<u>33</u>	ilha	Ilha
78	<u>35</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>1</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>3</u>	ilha	Ilha
79	<u>7</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>10</u>	ilha	Ilha

79	<u>14</u>	ilha	Ilha
79	<u>18</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>19</u>	ilha	Ilha
79	<u>22</u>	ilha	Ilha
79	<u>23</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>26</u>	ilhas	Ilhas
79	<u>27</u>	ilhas	Ilhas
83	<u>1</u>	interajuda	entreatajuda
86	<u>1</u>	Fiscais -Requisitos	Fiscais - Requisitos
87	<u>1</u>	(SDM)	(SDM).
87	<u>4</u>	CINM (SDM)	CINM" (SDM)
87	<u>9</u>	estudos europeus	estudos.
87	<u>14</u>	e que se prolongavam	e de se prolongarem
89	<u>1</u>	Madeira MAR	Madeira - MAR
89	<u>14</u>	265772	265/72
90	<u>22</u>	egistados	registados

95	<u>1</u>	- "Taxas	- "Taxas
96	<u>15</u>	Junho).	Junho.
98	<u>22</u>	Tratados que o	Tratados impedem que o
98	<u>23/24</u>	país residência	país de residência
101	<u>4</u>	história e foi	história e foi
107	<u>21</u>	e á IGN	e à IGN
108	<u>17</u>	dispensa	dispensa
109	<u>8</u>	obrig atório	obrigatório
110	<u>1</u>	contraordenações	contra-ordenações
111	<u>12</u>	área da segurança marítima, o	área do sector dos transportes, o
114	<u>5</u>	futura	futura.
114	<u>28</u>	privilégios hipotecas	privilégios e hipotecas
122	<u>30</u>	Menéres Campos -	Menéres -
125	<u>28</u>	alíneas	alíneas
128	<u>8</u>	execução o devedor	execução do devedor
128	<u>11</u>	hipotecado	hipotecado.

* 115

3

587:

578:

128	<u>11</u>	hipotecado	hipotecado.
128	<u>13</u>	Porém a	Já a
131	<u>27</u>	incapaz e na	incapaz, na
132	<u>17</u>	crédito estrangeiras.	crédito.
133	<u>15</u>	Porém, as partes	Assim, as partes
133	<u>30</u>	584.º	585.º
135	<u>13</u>	MAR aumento	MAR, tendo aumentado
135	<u>20</u>	associado proveniência	associado à proveniência
135	<u>25</u>	ou o Chipre	ou Chipre
136	<u>12</u>	DGRM.com	DGRM, com
137	<u>2</u>	internacional	internacional.
137	<u>22</u>	da sociedade civil.	da sociedade-
139	<u>23</u>	polo	pólo
140	<u>3</u>	cimentos, e	cimentos e
140	<u>7/8</u>	por constituir	por a ZFM constituir
149	<u>2</u>	Bohm -	Böhm -

sociedades de classificação com as quais o Estado Português celebrou acordos nos termos do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 321/2003, em articulação com o IPTM;

OMISSÕES A REFERÊNCIAS

- DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 18/2004/M – Diário da República I Série. N.º 176 (28 JULHO 2004).
- DECRETO-LEI N.º 49-A/2012 – Diário da República I Série. N.º 43 (29 Fevereiro 2012).
- DECRETO-LEI N.º 150/88 – Diário da República I Série. N.º 98 (28 Abril 1988).
- DECRETO-LEI N.º 192/2003 – Diário da República I Série. N.º 193 (22 Agosto 2003).
- DECRETO-LEI N.º 199/84 – Diário da República I Série. N.º 137 (14 Junho 1984).
- DECRETO-LEI N.º 403/86 – Diário da República I Série. N.º 278 (3 Dezembro 1986).

LAPSOS

- A referência nas linhas 13 e 14 da página 143 deve ser eliminada.
- A referência nas linhas 8 a 10 da página 147 deve ser eliminada.
- A referência nas linhas 1 e 2 da página 150 deve ser eliminada.

A todos os que vivem do mar e para o mar.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, quero agradecer ao pessoal docente e não docente da Universidade Lusíada de Lisboa e em especial à Faculdade de Direito, por cada um dos seus elementos constituintes terem contribuído de alguma forma, para o enriquecimento do meu percurso académico. Agradeço igualmente a todos os colegas com os quais partilhei bons momentos e não só, na instituição mencionada, pois cada um deles consistiu num meio de aprendizagem que levo comigo para a vida.

Não posso deixar de agradecer ao ilustre Professor Doutor José Alberto Rodriguez Lorenzo González, por ter aceite orientar esta Dissertação de Mestrado, ao qual fico muito grata por poder contar com o seu auxílio, experiência e sabedoria, indispensáveis ao bom desenvolvimento das minhas capacidades, bem como à qualidade de exposição do tema em apreço.

Agradeço de igual modo ao meu Patrono da primeira fase do estágio para a Ordem dos Advogados (OA), da Sociedade Barrocas Advogados fundada em 1989 na cidade de Lisboa, sendo uma das mais antigas e reconhecidas sociedades de advogados de Portugal pela sua excelência, pois foi o Dr. Carlos Costa e Silva que me apresentou a questão central deste tema, tendo cultivado o interesse pelo tema, ajudado a enriquecer a perspectiva do instituto, através do seu conhecimento na área.

Agradeço também, ao meu Patrono da segunda fase do estágio para a OA, Dr. Rui Pestana e a toda a sua equipa de trabalho. Voltar a residir na cidade do Funchal, na ilha da Madeira e ter a oportunidade de aprender uma profissão com um prestigiado advogado da região, faz-me sentir gratidão pela sua compreensão e disponibilidade prestada ao longo da elaboração deste trabalho, tendo em conta o tempo disponível perante a sua preenchida actividade profissional.

Ainda, um agradecimento à minha família em geral e em concreto, aos meus pais e ao meu irmão, pelo seu apoio fundamental e constante, bem como pela forte orientação inculcada, sobretudo no sentido de persistência. Estas três pessoas foram e são para mim, sem dúvida alguma, uma fonte de motivação diária.

Para finalizar, deixo um agradecimento a todas as pessoas mais próximas ou distantes que tenham acompanhado e prestado de qualquer modo, a sua colaboração especial

para o desenvolvimento e concretização de mais uma importante etapa pessoal e académica.

No todo e com esta exposição, espero ter contribuído para um melhor entendimento do Registo Internacional de Navios da Madeira – MAR (MAR) e exposto a sua essencialidade para a economia regional e para a promoção de Portugal no exterior, bem como ter demonstrado a importância da expurgação que veio conceder um maior conforto às entidades bancárias, traduzindo-se num aumento de navios registados no MAR e na continuidade da tradição marítima portuguesa.

“Os navios que entram a barra,

Os navios que saem dos portos,

Os navios que passam ao longe

(Suponho-me vendo-os numa praia deserta)

Todos estes navios abstractos quase na sua
ida,

Todos estes navios assim comovem-me

como se fossem outra coisa

E não apenas navios, navios indo e vindo.”

CAMPOS, Álvaro de – Ode Marítima. Lisboa: Editora
Editalma, 2008.

APRESENTAÇÃO

Aspectos jurídicos críticos da hipoteca de navios na lei portuguesa: as inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira

Maria Inês Rodrigues Ramos

Portugal sempre revelou uma sinergia com o mar, tendo a sua economia beneficiado muito com a actividade da marinha de comércio nacional, pelo que foi encontrada uma solução para aumentar o seu rendimento. Para atrair um maior número de registo de navios no País, foi criado um segundo registo de navios, o Registo Internacional de Navios da Madeira - MAR, no Centro Internacional de Negócios de cariz aberto, com qualidade, capaz de competir no plano internacional. Na compra e venda de navios registados no MAR com hipotecas, a capacidade de atracção externa está acautelada por uma disposição especial que permite a escolha da lei aplicável pelas partes, em detrimento da lei portuguesa e sem colocar em causa a legislação internacional que vincula Portugal. Ademais, o ordenamento jurídico português possibilita a expurgação da hipoteca ao novo adquirente do navio, ficando o bem desonerado de todos os encargos estipulados no contrato de hipoteca, através do pagamento integral das dívidas do bem aos credores hipotecários, com base na alínea a) do art. 721.º do Código Civil.

Tal é possível porque com o Decreto-Lei n.º 234/2015, de 13 de Outubro, o disposto na controversa alínea b) contemplada no artigo 14.º do Código Civil referente à expurgação foi afastado devido às suas consequências negativas para a segurança jurídica da hipoteca, inaceitáveis para os bancos. Assim, a nova solução veio conceder um maior conforto às entidades bancárias, fomentando o recurso ao crédito como meio de financiamento da aquisição de navios, traduzindo-se num aumento de navios registados no MAR pela flexibilidade do seu regime jurídico referente à hipoteca de navios, entre outros benefícios legais.

Palavras-chave: Mar, Navio, Hipoteca, Expurgação.

PRESENTATION

Legal and critical aspects on the portuguese legislature of mortgages: the innovations by the International Shipping Register of Madeira

Maria Inês Rodrigues Ramos

Considering that Portugal has always had a synergy with the sea, with its economy benefiting a lot from the marine national activity, a solution to increase the Country's profit has been found. To attract a larger number of shipping registrations, the International Shipping Register Madeira - MAR was created in the country at the International Business Centre of Madeira an open and second shipping register, able to compete on an international plan thanks to its quality. The external attractiveness of the purchase and sell of vessels registered with MAR is assured by a special provision, allowing the possibility of choosing a foreign law without prejudice of the international conventions which were signed by Portugal. Furthermore, the portuguese law allows the right of release where the new purchaser declares that is ready to pay the mortgage entirely, based on the option a) of the article 721st on the Portuguese Civil Code.

Due to the Decree-Law n. ° 234/2015, of October 13th, the controversial option b) of the article 721st on the Portuguese Civil Code regarding the release is no longer an issue due to its former harmful effects on the mortgage which were unacceptable to the banks. Therefore, the new solution grants a larger comfort to financial entities and stimulates the access to credit financing as a consequence in matters of the purchase of vessels which contributes to increase MAR shipping registrations considering their special legal framework addressing ships mortgages as well as other legal benefits.

Palavras-chave: Sea, Ship, Mortgage, Release.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - “Informação Preliminar sobre a Plataforma Continental de Espanha a Oeste de Canárias” (EMEPC; PÚBLICO, 9 de Setembro de 2013)	39
Ilustração 2 - “Infographic Paris MoU Annual 2016”. Paris MoU (2017).....	72
Ilustração 3 - “Origem do Investimento no CINM (SDM)	87
Ilustração 4 - “Taxas Aplicáveis ao Registo de Navios Comerciais” (SDM).....	93
Ilustração 5 - “Taxas Aplicáveis ao Registo de Iates” (SDM).	94
Ilustração 6 -“Taxas Aplicáveis ao Registo de Iates - Continuação” (SDM)	95

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – “Flag Performance List 2017 - 2018”.....	62
Tabela 2 - “Flag Performance List 2016”	64
Tabela 3 - “Flag Performance List 2016”.	65
Tabela 4 - “Flag Performance List 2016”	66
Tabela 5 - “Recognized Organization Performance Table, 2014 – 2016”	69
Tabela 6 - “Benefícios Fiscais -Requisitos”.....	86

LISTA DE ABREVIATURAS, SIGLAS E ACRÓNIMOS

Art.	-	Artigo
BdC	-	Bandeiras de Conveniência
CC	-	Código Civil
CComercial	-	Código Comercial
CE	-	Conselho Europeu
CEE	-	Comunidade Económica Europeia
CINM	-	Centro Internacional de Negócios da Madeira
CNUDM	-	Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar
CPC	-	Código de Processo Civil
CRComercial	-	Código do Registo Comercial
CRP	-	Constituição da República Portuguesa
CRPredial	-	Código do Registo Predial
DGRM	-	Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos
DL		Decreto-Lei
DRR	-	Decreto Regulamentar Regional
EBF	-	Estatuto dos Benefícios Fiscais
ELN	-	Estatuto Legal do Navio
EM	-	Estado-Membro
EP	-	Estados de Porto
IGN	-	Inspecção-Geral de Navios
MAR	-	Registo Internacional de Navios da Madeira
RAM	-	Região Autónoma da Madeira
RCBE		Registo Central do Beneficiário Efectivo
RGC	-	Regulamento Geral das Capitánias
RRCN	-	Regulamento do Registo Comercial de Navios
SC	-	Sociedades de Classificação
SDM	-	Sociedade de Desenvolvimento da Madeira
SR	-	Sociedades Reconhecidas
TFUE	-	Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia
UE	-	União Europeia
ZEE	-	Zona Económica Exclusiva
ZFM	-	Zona Franca da Madeira

SUMÁRIO

1. Introdução	23
2. Metodologia.....	29
Parte I - O desenvolvimento do direito do mar	31
3. Síntese histórica	31
4. A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar em Portugal	37
Parte II - O registo de navios	41
5. O navio como bem jurídico	41
6. As especificidades das bandeiras de conveniência	45
7. Os tipos de registos de navios	53
Parte III - A segurança na actividade marítima.....	57
8. Os estados de porto	57
9. As sociedades de classificação.....	67
Parte IV – O Centro Internacional de Negócios da Madeira.....	73
10. A Constituição do CINM.....	73
11. Do regime I ao IV.....	81
Parte V – O Registo Internacional de Navios da Madeira MAR	89
12. As características do MAR	89
13. Breve comparação com outros registos de navios europeus.....	101
14. Os navios registados no MAR	103
Parte VI – O regime jurídico da hipoteca de navios	113
15. O âmbito da hipoteca portuguesa.....	113
16. A publicidade registal	119
17. Os direitos do credor hipotecário.....	125
18. A expurgação da hipoteca.....	131
Parte VII – O futuro do MAR.....	135
19. Previsões	137
20. Conclusão	139
Referências	141
Bibliografia.....	1491

1. INTRODUÇÃO

A presente Dissertação tem como ponto de partida a frequência do Mestrado em Ciências Jurídico-Civilísticas na Faculdade de Direito da Universidade Lusíada de Lisboa. Este trabalho consiste no estudo dos aspectos jurídicos críticos e mais importantes do regime da hipoteca de navios na lei portuguesa, com base nas inovações contempladas no Registo Internacional de Navios da Madeira. O tema prende-se, sobretudo, com as peculiaridades da hipoteca, nomeadamente a recente possibilidade da sua expurgação e com a crescente importância do MAR no contexto nacional e internacional da indústria marítima.

No fundo, a escolha deste tema prende-se com a força atractiva que ao longo da história da Humanidade, os mares e os oceanos sempre exerceram sobre o Homem, tanto por deslumbramento, como por necessidade. Desde os seus primórdios que Portugal deu início à sua expansão marítima, por motivos que vão desde a sua situação geográfica, ao espírito de aventura, ao comércio, à religião, à investigação e à emigração.

Assim e como madeirense, a motivação principal para abordar o tema relacionado com o MAR deve-se justamente ao facto de ter crescido com o Oceano Atlântico como horizonte e presença constante, tendo a possibilidade de unir dois grandes e duradouros interesses, quase semelhantes na sua existência ora tranquila, ora turbulenta, mas sempre cheia de encantos e de mistérios: o mar e o Direito.

Apesar de ser um país europeu com uma superfície terrestre modesta, a jurisdição portuguesa engloba uma extensão imensa de mar, correspondente a mais de quarenta vezes a área terrestre nacional, cujo total alcança perto de quatro milhões de quilómetros quadrados (Km²). Como detentor de um extenso litoral, é um país fortemente dependente do mesmo em termos socioeconómicos por escassez de matéria-prima para transformar e por deter uma taxa reduzida de exportações, sendo aquela proximidade com o litoral essencial à sustentação das populações locais, através da importação de produtos por via marítima para a manutenção das indústrias e do comércio. Outra dependência passa de igual modo, pelas actividades ligadas ao mar, como o turismo, através de pontos principais de atracção ligados à história, à gastronomia, ao lazer, à natureza e à prática de desportos ao ar livre.

O centro desta Dissertação recai sobre a ilha da Madeira, situada num arquipélago constituído pela ilha do Porto Santo, pelas ilhas Desertas, pelas ilhas Selvagens e por outros ilhéus pertencentes à Região. Situada entre a costa portuguesa, a costa marroquina, o arquipélago das Canárias e o arquipélago dos Açores, é uma ilha de características vulcânicas, com uma superfície terrestre constituída por cerca de 800 Km² e uma orografia acentuada, sendo habitada por pouco mais de 260.000 pessoas.

Da sua constituição fazem ainda parte, segundo a lei, o mar circundante e os seus fundos, composto pelas águas territoriais e pela Zona Económica Exclusiva (ZEE).

Em conformidade com o seu Estatuto Político-Administrativo, revisto pela Lei n.º 130/99, de 21 de Agosto, a Madeira é uma Região Autónoma da República Portuguesa, dotada de órgãos de governo próprio. É portanto, uma pessoa colectiva territorial com uma personalidade jurídica de Direito público. Este regime autonómico próprio insular é, em princípio, respeitado pelo Estado Português, relativamente à sua organização e ao seu funcionamento, como expressão da sua identidade e da sua vontade, nos termos das suas características geográficas, económicas, sociais, culturais e históricas do povo que a compõe. A autonomia política, administrativa, financeira, económica e fiscal em causa não afecta a integridade da soberania do Estado e é exercida em conformidade com a Constituição da República Portuguesa (CRP) e o seu Estatuto.

É uma realidade antiga, a sobrevivência de um arquipélago como o da Madeira oficialmente descoberto em 1418/1419 pelos navegadores Tristão Vaz Teixeira, Bartolomeu Perestrelo, e João Gonçalves Zarco, embora a história tenha deixado indícios de que a ilha já teria sido visitada décadas antes daquela data. Com recursos naturais pouco explorados e de baixa rentabilidade, possibilitados pelo transporte marítimo de alimentos e de bens necessários à vida diária de uma região isolada, os navios e o seu registo ganham toda uma importância, pelo seu papel essencial na regularização de um meio de transporte tão relevante para o comércio e os serviços.

Foi também devido aos desafios económicos e sociais que a Região Autónoma da Madeira (RAM) enfrenta, como o escasso investimento económico, a reduzida capacidade competitiva, o desemprego crescente, a falta de poder de compra, a emigração de mão-de-obra jovem e qualificada, a pobreza e a exclusão social que o tema adquiriu outra utilidade por estar associado a uma possível melhoria das

condições de vida existentes, pois uma considerável parte das receitas avultadas do CINM reverte a favor do Orçamento regional.

Em suma, a Madeira tem por natureza um carácter frágil devido à sua insularidade, agravada pelos custos de produção e de transporte elevados, associada à falta de especialização de mão-de-obra, de infra-estruturas, de tecnologias, o que dificulta a concorrência com o mercado interno e com alguns poderosos mercados externos. Contudo, tem riquezas incalculáveis como o seu património natural, em especial a protegida floresta Laurissilva que representa 20% da ilha, património da Humanidade classificado em 1999 pela UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

Em geral, é uma zona rica em condições climatéricas e geográficas propícias à agricultura, em concreto à produção de outros frutos tropicais e de flores exóticas, constituindo uma vantagem para os locais, com alguma rentabilidade económica a nível turístico e de exportação de bens. No entanto, tal não é suficiente para colmatar todas as dificuldades sentidas nos vários sectores regionais.

Apesar da produção de frutas, de flores e da exportação do Bordado e do Vinho da Madeira terem o seu sucesso como marca regional, o turismo e o CINM constituem os mais fortes motores de propulsão do crescimento económico existentes na ilha. No futuro e uma vez findos os apoios comunitários, não restarão muitas alternativas viáveis para a manutenção saudável da economia da Região. Contudo, algumas das opções mais concretizáveis poderão passar pelo reinvestimento e dinamização do turismo com consciência ambiental e paisagística, virado para a saúde e o bem-estar, ainda que sem o retorno previsto quando comparado ao esperado do CINM.

Uma solução realista para o fortalecimento do cerne da economia madeirense, passa pela dinamização do CINM por via do MAR com recurso a um conjunto de vantagens capazes de competir com outros registos de navios de qualidade, sendo uma mais-valia a nível europeu e internacional. A demonstração dos argumentos mencionados reside num estudo¹ com incidência sobre um grupo de dez pequenas economias bem-sucedidas e igualmente condicionadas pelas mesmas desvantagens naturais da

¹VASCONCELOS, Cláudia Câmara, JESUS, Eduardo, SILVA, Frederico Gouveia, Silva, Leonel João – Madeira, Reflexões sobre o Desenvolvimento, Um olhar sobre 10 pequenas economias (Canárias, Chipre, Guernsey, Ilha de Man, Jersey, Luxemburgo, Malta, Hong Kong, Singapura, Bermuda). Madeira: Edição dos Autores, 2005. 1.ª Edição. Disponível em http://ibc-madeira.com/images/pdf_PT/07MadeiraReflexoesDesenvolvimento_1005.pdf.

Madeira, como a geografia e o difícil acesso, a reduzida dimensão e os custos de produção elevados. São as ilhas: Bermudas, Canárias, Chipre, Guernsey, Hong Kong, Jersey, Malta, Man e Singapura, a par do Luxemburgo que embora não seja uma ilha mas um pequeno Estado situado na parte ocidental do continente europeu, constitui uma referência por deter uma forte economia.

A economia das Bermudas está direccionada para os serviços e para o turismo internacional e financeiro, tendo criado um registo internacional de navios e de aeronaves com a dinamização comercial da região e um retorno favorável; as Canárias vivem da indústria, dos serviços e do turismo, tendo apostado na Zona Especial Canária com um registo internacional de navios; o Chipre está focado no turismo internacional e financeiro, sendo um dos maiores registos de navios do mundo; Guernsey, Jersey e Man são ilhas dependentes dos serviços e do turismo internacional e financeiro, tendo a Ilha de Man apostado nos transportes por se tratar de uma actividade apelativa aos investidores externos; Hong Kong tem a indústria como a principal aposta com actividades de valor acrescentado; Malta vive da indústria e do turismo, tendo igualmente um dos maiores registos de navios do mundo; Singapura tem apostado na indústria, nas ciências da educação, na formação, na investigação e nos serviços de saúde; Luxemburgo depende dos serviços internacionais e financeiros, tendo um registo internacional de navios importante para a diversificação económica do país. O grupo de economias mencionado obteve resultados positivos - três regiões têm dos maiores valores de produção global do mundo ou Produto Interno Bruto (PIB) pois, devido à aposta feita no desenvolvimento de áreas atractivas ao investimento internacional, foi possível contrariar alguns factores e abrir a região aos mercados exteriores em prol da sua dinamização. Todas as regiões investiram em medidas estratégicas associadas a uma política competitiva, aliada a uma legislação clara e pragmática, em especial a nível fiscal. A criação de uma reserva estratégica financeira foi importante para garantir a confiança dos investidores estrangeiros na economia local, bem como a aposta na formação e na qualidade da mão-de-obra. À excepção de Canárias, Chipre, Hong Kong e Singapura, quase todas as regiões citadas têm menos de um milhão de habitantes e foram capazes de desafiar os seus constrangimentos, ao ponto de ultrapassarem outros casos, à partida aparentemente mais dotados e destinados ao sucesso através das suas facilidades naturais.

A Madeira por via do turismo e do seu registo internacional de navios, tem vindo a captar algum investimento externo, no entanto está aquém das suas potencialidades. A força de empreendimento e a capacidade de resistência da sua população pode atrair um investimento de maior qualidade, procurando a manutenção e a recuperação da economia da ilha, sem descaracterizar, saturar ou esgotar os seus recursos naturais, procurando a sua ansiada evolução como um todo.

Deste modo, o foco da presente dissertação incidirá de um modo geral sobre o registo de navios, no contexto da segurança na actividade marítima. As características do Centro Internacional de Negócios da Madeira (CINM) serão exploradas como meio de melhor entendimento do MAR e do seu regime jurídico. O regime jurídico da hipoteca portuguesa, em especial sobre os navios, será desenvolvido, abordando o instituto da expurgação, bem como uma possível alternativa legislativa em caso de surgimento da impossibilidade de cumprimento, constituindo uma forma de dinamizar o regime jurídico MAR e a sua capacidade atractiva de armadores e navios.

2. METODOLOGIA

Para a elaboração da presente Dissertação foi pesquisada doutrina, em bibliotecas de renome como a Biblioteca da Procuradoria-Geral da República, a Biblioteca da Ordem dos Advogados e a Biblioteca da Universidade Lusíada de Lisboa. Alguma doutrina estrangeira foi brevemente consultada, nomeadamente inglesa, a título de curiosidade e de comparação, apesar das diferenças existentes em relação ao regime jurídico português.

A segunda fase baseou-se na análise e na interpretação da legislação existente sobre o assunto, de forma a ser realizada uma contextualização e a compreender melhor a fundamentação da opinião de alguns autores de renome aqui citados. Foi revistada jurisprudência nacional disponível relacionada com o tema, embora diminuta e antiga, sendo a matéria em apreço pouco frequente nos Tribunais, verificando-se o mesmo em relação aos pareceres existentes, não sendo possível tecer grandes considerações nesse aspecto, a não ser relativamente a um Parecer Consultivo da Procuradoria-Geral da República que foi alvo de exploração, pelo seu conteúdo essencial ao tema.

Foram também recolhidas várias informações relativamente à economia da Madeira. Tais leituras de estudos fundamentais foram integradas no trabalho e contribuíram para um melhor entendimento da realidade regional, por serem cruciais ao enquadramento do regime jurídico do CINM e do MAR nos desafios da actualidade.

Os diversos artigos publicados nos meios de comunicação regional, referentes ao MAR e a todo o seu universo, permitiram avaliar a percepção deste registo internacional de navios português na comunidade madeirense. A disponibilização de dados no sítio oficial da Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, S.A. (SDM) sobre o CINM localizado na Zona Franca da Madeira (ZFM), revelou-se útil à compreensão do panorama geral, através do auxílio de estatísticas, de ilustrações e de tabelas complementares.

Esta dissertação encontra-se organizada em sete capítulos, indo de encontro à explicação do tema, de forma a facilitar a sua leitura e a conduzir o leitor à compreensão das características particulares do regime geral da hipoteca de navios na lei portuguesa, perante as exigências do comércio internacional. Desta forma, o desenvolvimento do Direito do Mar terá um capítulo, onde será abordada a sua síntese histórica, desde a época antiga até à contemporânea, consistindo numa

contextualização da importância da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), aplicada em Portugal.

De seguida, o bem jurídico fulcral do tema, o navio como bem móvel e as suas particularidades terá o seu espaço, visto ser uns dos elementos fundamentais da presente dissertação. O registo de navios será aprofundado quanto às especificidades das bandeiras de conveniência (BdC) conforme a localização geográfica dos navios e os seus tipos de registos, sendo definidos como ponto de partida para o desenvolvimento dos capítulos seguintes. Posteriormente, será analisada a segurança na actividade marítima, os Estados de Porto (EP) e as sociedades de classificação (SC), com recurso de tabelas e ilustrações das vantagens destes instrumentos de inspecção, capazes de demonstrar a confiança e segurança neles depositada por todos os elementos da indústria marítima.

Já o crescente sucesso do MAR obriga ao estudo do seu regime jurídico e em especial do DL n.º 234/2015, de 13 de Outubro, cujo conteúdo irá consistir no centro deste trabalho, no contexto do CINM. As características do MAR serão explicadas, com recurso a dados elucidativos sobre a sua actividade na realidade da RAM. Ademais, será explanada uma breve comparação do MAR com o Registo de Navios da Grécia e o Registo de Navios de Malta, exemplos de sucesso.

A questão no âmbito do regime jurídico da hipoteca em Portugal e os direitos do credor hipotecário português irá ser mencionada como método de explanação para a solução adoptada ao anterior problema da expurgação da hipoteca, acompanhada de uma análise da sua inovação legal, por possibilitar com maior facilidade a atracção de investimento internacional. Por fim, a questão do incumprimento aliada à respectiva solução legislativa indicada e as suas consequências reais, terão o seu devido espaço.

Para finalizar, será feita uma análise da situação vigente, nomeadamente sobre o MAR, além de uma breve previsão quanto ao seu futuro. Posto isto, a dissertação irá terminar com a perspectiva da aplicação prática do tema para o Direito, com a esperança de expor correctamente as vantagens das inovações contempladas no MAR.

O Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa não foi observado na realização desta Dissertação.

PARTE I - O DESENVOLVIMENTO DO DIREITO DO MAR

3. SÍNTESE HISTÓRICA

Esta é uma matéria multidisciplinar, obrigando à utilização de conceitos geográficos e científicos para o seu melhor entendimento e uma vez que o tema tem alguma profundidade, será realizada uma síntese da sua história. O Direito do Mar, expressão de origem anglo-saxónica e relativamente recente, ocupa-se dos direitos relativos aos espaços marítimos na comunidade internacional, apesar de não ter sido uma terminologia aceite desde sempre pelas escolas do Direito. Por outro lado, embora seja sinónimo do anterior, o Direito Marítimo de origem romanista, está muito mais direccionado para o transporte marítimo de pessoas e de mercadorias. Em geral, este ramo do Direito trata da protecção do mar como elemento crucial à sobrevivência da Humanidade, tendo em vista os interesses dos Estados e de todas comunidades, procurando o equilíbrio na relação entre ambos, sem esquecer a preservação do ambiente.

De origem europeia, o Direito do Mar fez parte da época em que vigorava uma visão privativa do mar, na qual os senhores das terras costeiras permitiam a aproximação de embarcações e a actividade piscatória na sua costa por deterem esse direito exclusivo, os Estados costeiros europeus tinham o direito de fiscalização do comércio e o direito de policiamento, neste caso, do Mar Mediterrâneo com vista à repressão da pirataria, apesar da vigência do princípio *mare liberum*, consagrador da liberdade dos mares, amplamente reconhecido na época. Ainda que o mar tenha sido alvo de uma atenção legislativa mais tardia, muitos séculos antes da sua codificação concreta, aquele *modus operandi* já dava origem a conquistas e ao estabelecimento de relações comerciais e culturais entre os diversos povos de todo o Mundo.

A Humanidade passou por um período intenso de conquistas por via marítima, de novas rotas comerciais e de colonizações, conduzindo aos poucos à aceitação pela comunidade internacional da liberdade dos mares, fundamentada em interesses políticos. Contudo, os Estados costeiros não deixaram de proteger as suas costas como meio de defesa estratégica ainda que tivessem duas medidas, umas para si e outras para os seus congéneres. Com efeito, a evolução da história do mar não foi flexível, pois alguns costumes mais antigos e conexos com os poderes dominantes de Estados soberanos, não facilitaram o seu desenvolvimento conceptual e jurídico.

Como tal e com desenvolvimento da artilharia, surgiram algumas reivindicações relativamente ao Mar Adriático, ao Mar Báltico, ao Mar da Ligúria (parte do Mar Mediterrâneo junto às costas de França e ao Norte de Itália), ao Mar do Norte e ao Mar da Noruega. Não obstante, a delimitação desejada resultou das necessidades e das tradições marítimas de cada nação.

Os Estados começaram a avaliar o tipo de poderes que poderiam exercer no espaço marítimo adjacente às suas costas, em especial quanto aos direitos exclusivos de pesca e à fiscalização da navegação e do comércio. Porém, o problema estava no princípio da reciprocidade que implicava o impedimento de um Estado a exercer determinadas actividades na extensão de milhas reservada a outro Estado costeiro, o que se sucedia num efeito espelho e prejudicava toda a economia envolvida.

A liberdade de navegação dos mares ficou subtilmente limitada entre as três e as quatro milhas marítimas de espaço soberano. Nesta fase os países detinham outro espaço amplo para exercer a sua fiscalização e alguns passaram a reclamar o alargamento do seu mar territorial, como foi o caso de Portugal que estendeu até as seis milhas o seu direito de fiscalizar a actividade piscatória efectuada nesse espaço.

Os tempos passaram, mantendo-se a concepção de domínio absoluto na zona costeira dos Estados e de liberdade de navegação em alto mar, sem grandes desenvolvimentos. Com efeito, na Idade Moderna surgiram novos conflitos e apesar das medidas tomadas, a situação agravou-se no final do século XIX, com a proclamação portuguesa da tentativa de adopção do princípio da reciprocidade na sua totalidade, constituindo um atentado à delimitação da largura do mar territorial de cada país costeiro.

Entretanto, a actividade piscatória em excesso começou a sobrecarregar os recursos biológicos existentes em alto mar, espaço onde os Estados detinham liberdade total, estando unicamente adstritos à sua legislação nacional, sem qualquer outra fiscalização. Vigorava a teoria da ocupação do espaço da zona costeira, onde Estados terceiros não podiam desenvolver qualquer actividade, sem a respectiva permissão. No entanto e fora dos limites impostos pelas milhas constituintes do mar territorial, o princípio da liberdade dos mares mantinha-se em vigor.

O Direito Internacional de então estava longe de ser pacífico por estar desprovido de ordem e de regulamentação sobre os Estados. Em 1856 deu-se a primeira tentativa de

sistematização do Direito do Mar no Congresso de Paris em relação ao regime jurídico a aplicar aos navios durante as fases de conflitos. Passaram-se anos e em 1864 realizou-se a Convenção de Genebra para abordar o tema das condições dos feridos em mar. Entre 1889 e 1907 efectuaram-se as Conferências de Paz da Haia e em 1919 foi assinado o Tratado de Versalhes e instituída a Sociedade das Nações na II Conferência da Paz em Haia. Seguiu-se a Conferência de Barcelona em 1921, tendo originado o estatuto sobre a liberdade de trânsito e sobre o regime das águas navegáveis de interesse nacional. Contudo, o uso comum internacional do mar ainda carecia de mais regras orientadoras.

Como tal, a Sociedade das Nações convocou a Conferência de Haia, em 1930 para regular o mar territorial e a zona contígua, embora não tenha sido possível chegar a um consenso entre todos os participantes. Com o início da Segunda Guerra Mundial em 1939, este tema foi posto de lado pelo desenrolar da história, e só após aquela Guerra é que o Presidente dos Estados Unidos da América de então, Harry Truman instituiu dois actos unilaterais de enorme importância para o Direito do Mar e o seu país, um sobre a plataforma continental e outro relativo às zonas de pesca. Do acto sobre a plataforma continental resultou a consagração da pertença dos fundos e subsolos marinhos ao seu Estado como um prolongamento natural da terra.

Aquela restrição foi aplicada por outros países interessados em explorar os seus próprios recursos. Em relação ao documento sobre o leito, o subsolo e as zonas de pesca, recaiu a advertência para a preservação dos recursos naturais em vias de escassez, contando com o apoio de toda a comunidade internacional na prossecução desse fim.

Em 1958, de 24 de Fevereiro a 27 de Abril, decorreu em Genebra a Primeira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, vinculando Portugal e outras dezenas de nações, no qual, apesar de não terem resolvido questões antigas e complexas, foi possível realizar várias codificações sobre o Direito do Mar.

Ficaram consagradas quatro Convenções, com a sua entrada em vigor em 1960: sobre o mar territorial e a zona contígua (situada no meio das águas territoriais e da ZEE, precisamente entre as doze e as vinte e quatro milhas); sobre a plataforma continental; sobre o alto mar; sobre a pesca e a conservação dos recursos biológicos do alto mar. Porém, não foi possível definir a extensão do mar territorial além das três milhas náuticas, nem os direitos exclusivos de pesca fora daquela área marítima.

A Segunda Conferência de Direito do Mar surgiu em 1960 devido à urgência em encontrar uma solução para os diversos problemas pendentes e sobretudo pela falta de um consenso generalizado quanto à uniformização internacional da largura das águas territoriais marítimas, não tendo porém sido aprovada a extensão de 6 milhas náuticas para o mar territorial. Anos depois, a Assembleia Geral das Nações Unidas expressou a necessidade de convocar outra conferência com vista à regulamentação do equilíbrio da exploração do meio marinho. A Terceira destas Conferências essenciais ao Direito do Mar estendeu-se até 1982, tendo em Dezembro desse ano sido assinado na Jamaica, o texto aprovado pela maioria dos Estados participantes.

Dali resultaram vários princípios fundamentais acompanhados da susceptibilidade de poderem ser aplicados em diversas situações referindo-se os mesmos: ao património comum da Humanidade; ao apoio aos Estados geograficamente desfavorecidos e em desenvolvimento; à cooperação na preservação e na conservação do meio marinho e dos seus recursos; à solução pacífica de conflitos.

Os fundos marinhos situados na área externa à plataforma continental ficaram sob a gestão e a exploração da Humanidade, o que significa que os Estados encontram a sua soberania limitada naquele espaço, pois estão obrigados a preservar os recursos aí existentes. Os Estados geograficamente desfavorecidos e em desenvolvimento passaram a ter o apoio de todos os outros, factor que revela uma discriminação positiva por via da atribuição de direitos preferenciais na distribuição e na exploração de recursos pelas zonas mais necessitadas, como é exemplo a transferência de tecnologia, entre outros actos de auxílio exemplares e de grande significado para a toda comunidade internacional.

Outro princípio instituído pela Convenção de 1982 pretendia a proibição da exploração abusiva de recursos marinhos por parte dos Estados, com a implementação de deveres de protecção do ambiente, incluindo o âmbito das zonas de soberania. Por último, o princípio da solução pacífica de conflitos com força imperativa no Direito Internacional, veio solucionar a resolução de diferendos através da criação de quatro mecanismos alternativos: a Corte Internacional de Justiça; o Tribunal Internacional do Mar; o Tribunal Arbitral; o Tribunal Arbitral Especial. A sua finalidade residia na pacificação da delimitação de todos os espaços utilizados para a exploração do mar, na sua conservação e na responsabilização dos Estados envolvidos.

Em suma, a CNUDM consistiu num documento multilateral de extrema importância para o Direito do Mar entre a comunidade internacional, por consagrar princípios moderadores de conflitos na comunidade internacional. O Acordo Relativo à Aplicação da Parte X de 28 de Julho de 1994 resultante da Convenção entrou em vigor em 28 Julho de 1996, enquanto a CNDUM entrou em vigor dois anos antes, a 16 de Novembro de 1994, e Portugal está vinculado a ambos, desde a sua publicação. Este diploma veio de igual forma instituir o respeito pela soberania dos Estados assinantes, defendendo a sensatez na exploração e no uso dos recursos naturais do mar. Os seus princípios fundamentais norteiam os registos de navios, a sua nacionalidade e os Estados de bandeira. O referido acordo constitui um instrumento de interpretação da Convenção, vindo de igual modo instituir o respeito pela soberania dos Estados assinantes, defendendo a sensatez na exploração e no uso dos recursos naturais do mar. A CNUDM de 10 de Dezembro de 1982 e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI foram aprovados para ratificação por Portugal a 14 de Outubro de 1997 através da Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97, de 14 de Outubro.

Conclui-se, assim, pelo desenvolvimento e passagem para um conceito contemporâneo do Direito do Mar baseado no património comum da Humanidade em relação às actividades marítimas, dependente da comunidade internacional para toda a sua manutenção e evolução como recurso natural único e indispensável a todos os seres vivos.

4. A CONVENÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS SOBRE O DIREITO DO MAR EM PORTUGAL

No âmbito do que foi referido acima, é importante referir que o art. (Artigo) 8.º da CRP prevê a recepção automática pelo Direito português de normas e de princípios do Direito Internacional geral ou comum, sem grandes imposições, pois este está acompanhado de uma cláusula geral de recepção plena. O objecto² daquele preceito é a regulação da recepção do Direito Internacional Público e do Direito das Organizações Internacionais na ordem jurídica interna portuguesa.

No que concerne às normas constantes das Convenções internacionais regularmente ratificadas ou aprovadas, essas vigoram na ordem jurídica interna após a sua publicação oficial e enquanto vincularem internacionalmente o País, conforme dispõe o n.º 2 do art. 8.º da CRP. Este preceito está direccionado para o regime de recepção automática mediante a observação daqueles dois procedimentos, sendo que vigoram na ordem interna após a sua verificação.

O n.º 3 do referido preceito acrescenta: “As normas emanadas dos órgãos competentes das organizações internacionais de que Portugal seja parte vigoram directamente na ordem interna, desde que tal se encontre estabelecido nos respectivos Tratados constitutivos.” Tal revela a consequência jurídica da adesão de Portugal a uma organização internacional, sendo a mais importante, a submissão directa e imediata às normas emanadas por daquela entidade.

Em consequência, a CNUDM e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção vigoram em Portugal.

Da Terceira Conferência das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, foi possível formar um costume internacional sobre a Zona Económica e mais tarde em relação ao mar territorial, de onde surgiram as actuais Zonas Económicas Exclusivas. A ZEE é o espaço estabelecido entre a denominada linha de base (linha de baixa-mar ou do esvaziamento da maré ao longo do litoral continental e insular) e as duzentas milhas sob o qual os Estados costeiros detêm direitos de soberania para administrar, explorar, conservar e pescar os recursos naturais existentes na coluna de água, no solo e no subsolo marinho sob a sua jurisdição.

²CANOTILHO, J. J. Gomes, MOREIRA, Vital – Constituição da República Portuguesa - Anotada – Volume I – Arts. 1.º a 107.º. Lisboa: Coimbra Editora, 2009, 8ª. Edição.

Diverso é o conceito jurídico de plataforma continental por englobar o solo e o subsolo marinho até à crosta continental e onde começa a oceânica. Deste conceito está excluída a coluna de água por esta área pertencer ao conceito de alto mar, aberto a todos os Estados, conforme preceitua a CNUDM.

A plataforma continental resulta do prolongamento natural de um Estado costeiro e pode ter uma extensão de mais de duzentas milhas, constituindo uma área de direito exclusivo.

Do art. 5.º, n.ºs 1 e 2 da Lei Fundamental portuguesa, é possível aferir ainda que a ZEE faz parte do território português sob o qual o País detém direitos soberanos pois a lei: "(...) define a extensão e o limite das águas territoriais, a zona económica exclusiva e os direitos de Portugal aos fundos marinhos contíguos." O assunto assume relevância, pois recentemente o País pretendeu aumentar a sua Plataforma Continental das duzentas para as trezentas e cinquenta milhas marítimas, a fim de exercer direitos de soberania sobre o solo e o subsolo dessa área rica em recursos minerais e seres vivos, tendo daí resultado um certo atrito entre alguns membros da comunidade internacional, em especial com a vizinha Espanha e com Marrocos.

O aumento ambicionado por Portugal relaciona-se com a RAM e com a própria plataforma continental do País, não estado aquele dependente da classificação das ilhas Selvagens como rochedos ou como ilhas, nem estando relacionado com a alteração da ZEE, pois nos termos da CNUDM esta não pode ser estendida para além das duzentas milhas marítimas. De todo o modo, sua concretização resultaria na extensão da plataforma continental, ficando o país com mais de dois milhões de Km², aumentando a sua área soberana e a sua ZEE para as trezentas e cinquenta milhas.

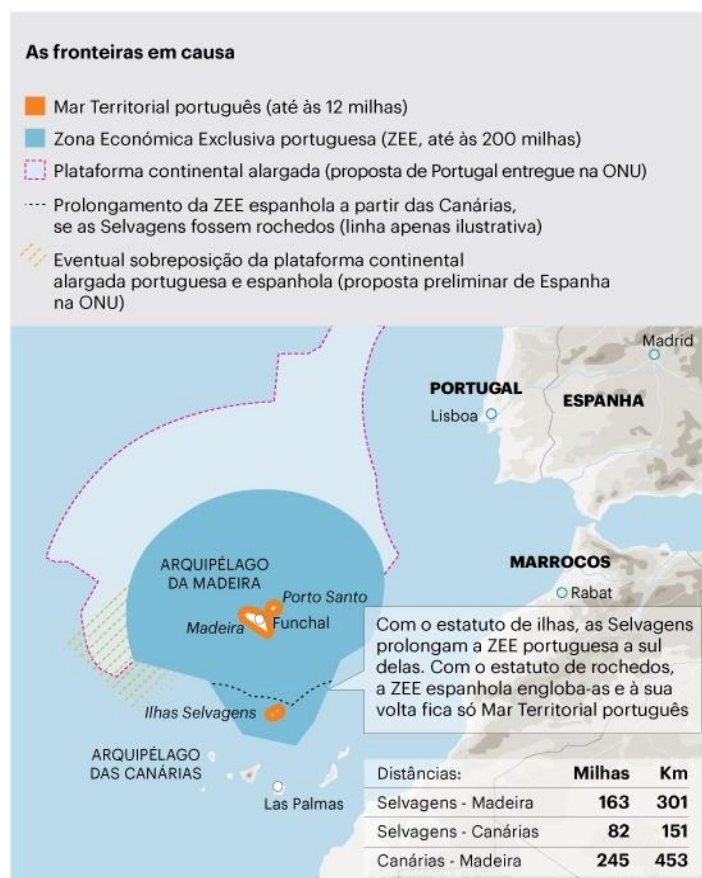


Ilustração 1 - "Informação Preliminar sobre a Plataforma Continental de Espanha a Oeste de Canárias" (EMEPC; PÚBLICO, 9 de Setembro de 2013)

As Selvagens localizam-se a cerca de 160 milhas náuticas de distância da ilha da Madeira e perto de 80 milhas náuticas das Canárias, tendo uma área de 2,5 Km². Actualmente e para alguns países como Espanha, as Selvagens não preenchem os dois requisitos necessários para serem classificadas como ilhas. A distinção dos efeitos da atribuição do conceito de ilha ou de rochedo reside no seguinte facto: se forem reconhecidas como rochedos, a Espanha adquire as Selvagens e Portugal fica unicamente com o seu mar territorial até às doze milhas, não estando aí englobada uma plataforma continental e uma ZEE; por outro lado, se forem consideradas ilhas, o mesmo traduz-se num aumento da ZEE de Portugal em direcção ao Sul, sendo o ponto médio daquela calculado entre as Selvagens e as Canárias, assegurando a pertença da área ao território português. Outrora um local de apanha de aves marinhas locais com intuito económico de venda à população vizinha da Madeira, nas Selvagens existiu uma actividade lucrativa. Actualmente aquela apanha é proibida, pois as Selvagens são consideradas uma reserva natural desde os anos setenta do século passado. Além disso, no local residem habitualmente membros de segurança, vigilantes da natureza ou investigadores de biologia ou de geografia, com o propósito

de desenvolver estudos ou investigações científicas relacionadas com o seu meio ambiente único. Qualquer pessoa interessada e desde que autorizada, pode realizar uma visita guiada àquelas ilhas.

A Convenção de Montego Bay, assinada por Espanha, considera as Selvagens como ilhas. Com efeito, não devem ser consideradas apenas como rochedos. O interesse nas Selvagens reside de igual modo, na profundidade das suas águas circundantes, ainda desconhecidas quanto à riqueza do seu conteúdo e potencialidades variadas.

Porém, a falta de acordo entre os Estados interessados e o arrastamento da situação desde 2009, ainda aguarda uma solução possível da Comissão de Limites da Plataforma Continental das Nações Unidas. Este processo pode demorar mais alguns anos devido à intenção simultânea de outros países, também a respeito do documento da sua plataforma continental e da correspondente alteração. No entanto e por via de diversos instrumentos, Portugal já está a exercer direitos de soberania na área alargada da sua plataforma continental através da sua área marinha protegida, área oceânica ao lado do Arquipélago dos Açores, localizada entre a zona exposta em caso de esvaziamento da maré e a zona abaixo do nível do mar, mediante restrições de utilização e de exploração por ser alvo de uma protecção jurídica relativamente aos seus recursos naturais.

PARTE II - O REGISTO DE NAVIOS

5. O NAVIO COMO BEM JURÍDICO

O art. 210.º, n.º 1 do Código Civil (CC) relativamente às coisas acessórias, declara: “São coisas acessórias, ou pertenças, as coisas móveis que, não constituindo partes integrantes, estão afectadas por forma duradoura ao serviço ou ornamentação de uma outra.”

Por sua vez, o 1.º art. do Estatuto Legal do Navio (ELN) instituído pelo DL n.º 201/98, de 07 de Julho, define o navio como um engenho flutuante destinado à navegação por água, sendo integrado pela máquina principal, pelas máquinas auxiliares, e por todos os aparelhos, aprestos, meios de salvação, acessórios e mais equipamentos existentes a bordo necessários à sua operacionalidade: o transporte de pessoas e de mercadorias.

Os conceitos pouco divergem, apesar de ser possível aferir pelo conteúdo do art. mencionado do ELN que as partes integrantes do navio, são coisas acessórias, pois englobam tudo o que é passível de ser substituído e/ou alterado devido à sua manutenção necessária, por exemplo, como os aparelhos, os acessórios e os equipamentos, sem afectar o navio em termos unitários³.

Aliás, os ilustres Professores Doutores Fernando Pires de Lima e João de Matos Antunes Varela não fizeram grande distinção entre coisa acessória e pertença, apenas anotando a diferença no elemento de ligação como a finalidade que as relaciona com a coisa principal, ou seja, enquanto as coisas acessórias ou pertenças se encontram ligadas economicamente à coisa principal, as partes integrantes têm uma ligação material.⁴

Definida a natureza do bem jurídico em causa, importa descortinar o termo aplicável. É relevante referir que o termo embarcação é o mais antigo e deriva da lei geral, enquanto o termo navio é posterior e resulta das legislações especiais que entretanto se sucederam. Assim, o navio é um engenho apto a navegar no mar, utilizado no

³CORDEIRO, António Menezes – Da natureza jurídica do navio - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo.1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

⁴LIMA, João de Matos Antunes VARELA, Fernando Andrade Pires de – Código Civil Anotado, Volume I (Arts. 1.º a 761.º). Coimbra: Coimbra Editora, 1987. 4.ª Edição.

transporte de pessoas ou de mercadorias por particulares ou por Estados para fins comerciais ou não comerciais e ainda, para a guerra.

O tipo de navio em estudo engloba as embarcações de comércio ou de recreio a operar no mar, incluindo as plataformas fixas ou flutuantes, as embarcações auxiliares e os rebocadores. Pertence à indústria do transporte marítimo e visa o transporte de pessoas e de bens, em nome próprio ou de outrem, através do proprietário e titular do direito de propriedade sobre o navio ou do afretador do navio - o locatário, enquanto quem dispõe o navio para ser alugado é o fretador - o proprietário. Em consequência, o armador é a entidade que explora o navio a nível comercial, podendo ser o proprietário ou o fretador, ficando responsável pela gestão e funcionamento do bem móvel, desde os seus seguros à sua tripulação.

Questão conexa é a da personalidade e da capacidade judiciária do navio. O art. 11.º do Código de Processo Civil (CPC) define o conceito e medida da personalidade judiciária, dispondo que a personalidade judiciária consiste na susceptibilidade de ser parte e ainda, aquele que tiver personalidade jurídica tem igualmente personalidade judiciária. Ademais, a alínea f) do art. 12.º do CPC, consagra a extensão da personalidade judiciária aos navios, nos casos previstos em legislação especial, como é o caso do Decreto-Lei (DL) n.º 202/98, de 10 de Julho, referente à responsabilidade do proprietário do navio e do DL n.º 352/86, de 21 de Outubro, sobre o transporte de mercadorias.

A personalidade judiciária decorre da lei, traduz-se na faculdade de ser parte processual, de usufruir da capacidade de gozo de direitos e deveres, enquanto a capacidade judiciária é, como indica o art. 15.º do CPC, a susceptibilidade de estar em juízo, tendo por base e medida a capacidade do exercício de direitos.

A relevância da atribuição da personalidade judiciária ao navio consagrada no n.º 2 do art. 28.º do DL n.º 352/56, de 21 de Outubro, recai na sua capacidade de ser parte em juízo através do proprietário, do capitão, do seu substituto ou do agente de navegação do navio que requereu o despacho para esse efeito, em caso de necessidade de responsabilização perante os conhecimentos de carga emitidos por quem não tenha a qualidade de transportador marítimo, resultando na respectiva nulidade. De igual modo, o navio que efectua o transporte responde perante os interessados na carga nos mesmos termos em que responderia o transportado, se o transportador marítimo não for identificável com base nas menções constantes do conhecimento de carga.

O art. 11.º do DL n.º 202/98, de 10 de Julho, coloca em evidência a personalidade judiciária do navio ao designar que este responde perante os credores interessados, nos mesmos termos em que proprietário ou o armador responderiam, se forem identificáveis com base no despacho de entrada da capitania. Acrescenta ainda que é atribuída ao navio personalidade judiciária, cabendo a sua representação em juízo ao agente de navegação que requereu o despacho supra referido.

Regra geral, o navio responde na ausência do seu proprietário ou armador, apesar de não possuir um mecanismo de representação independente daquelas figuras, carecendo da sua personalidade e capacidade judiciárias para fazer face a possíveis cenários que exijam uma responsabilização, dadas as ligações e valorações importantes que o navio constitui, de que é exemplo a área do comércio e da indústria.

Este bem móvel constitui uma figura afim das pessoas colectivas, um mecanismo com vista à consagração da sua personalidade judiciária, dada a necessidade de demandar o navio ou do mesmo ser demandado. A teoria das pessoas rudimentares e figuras afins da autoria do Professor Paulo Cunha⁵ importa neste contexto, por defender a vigência de uma categoria similar às pessoas colectivas, capazes de ser objecto de direitos processuais, assim como de usufruir dos mesmos, apesar de lhes ser negada a titularidade dos direitos civis.

Esta figura aproxima-se da teoria da capacidade parcial, defensora da atribuição da qualidade de personalidade judiciária, apenas no tocante a determinados efeitos, sendo controversa e constituindo uma solução para o Direito obrigar determinadas entidades a diversas normas legais, como se tratassem de pessoas colectivas, apesar de não o serem de facto na sua totalidade e de somente serem visadas parcialmente por aqueles ditames.

Assim e apesar das divergências existentes na doutrina sobre o alcance da personalidade judiciária, o navio é uma coisa móvel com personalidade judiciária, sendo esta uma atribuição necessária dadas as situações excepcionais⁶, em que é admitida a responsabilidade do navio através da representação como modo de concretização do exercício da capacidade judiciária.

⁵ ROCHA, Francisco Costeira da – A responsabilidade do navio - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo.1. 1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

⁶GONÇALVES, Diogo Costa – Personalidade vs. Capacidade Jurídica – Um Regresso ao Monismo Conceptual? - Ordem dos Advogados. Disponível em: <https://portal.oa.pt/upl/%7Ba1bc248a-bd79-453c-8f3c-4520273bf412%7D.pdf>.

6. AS ESPECIFICIDADES DAS BANDEIRAS DE CONVENIÊNCIA

O registo de navios surgiu em 1651 na Europa, em concreto no Reino Unido e o seu aparecimento visou o controlo da situação jurídica dos navios através da instituição de um instrumento capaz de acompanhar a realidade da marinha mercante e de proteger os interesses económicos, comerciais e políticos daquele país⁷.

Desde os seus primórdios que o Direito visa a prevenção e a resolução de conflitos tendo os registos públicos a cargo do Estado, a função de atribuir segurança jurídica à sociedade e ao comércio onde o registo adquire um novo significado: o de acautelar e certificar as relações jurídicas estabelecidas no âmbito do comércio, sector fundamental para a economia, através do seu carácter publicista perante terceiros e outros interessados, conferindo uma certeza acrescida às situações jurídicas de pessoas e de bens registados.

O registo de navios português surgiu em 1959 no âmbito do Registo Comercial existente desde 1883, segundo o qual a publicidade dos factos conexos aos navios cabia às Conservatórias do Registo Comercial, consoante o disposto no art. 6.º do Regulamento do Registo Comercial de Navios (RRCN), aprovado pelo Decreto n.º 42645, de 14 de Novembro de 1959 e pelo DL n.º 42644, de 14 de Novembro de 1959, e posteriormente alterado sem grande impacto neste âmbito.

Nesta linha de pensamento, o art. 2º do ELN vem materializar a sujeição a registo dos navios e dos factos a eles respeitantes. À luz do art. 3.º do diploma acima citado, consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal, conferindo-lhes o uso da bandeira portuguesa com todos os direitos e obrigações inerentes visto que esse é o modo de assegurar a sujeição do navio a um ordenamento jurídico regulador das pessoas, bens e factos relacionados com o mesmo, como a sua construção e o transporte de pessoas e de mercadorias.

A par daqueles normativos, o Regulamento Geral das Capitánias (RGC) instituído por via do DL n.º 265/72, de 31 de Julho e actualizado pelo DL n.º 370/2007, de 6 de Novembro, prevê nos arts. 72.º e 73.º a sujeição obrigatória das embarcações mercantes de comércio, pesca, rebocadores e auxiliares ao Registo Comercial, efectuado ou não nas repartições marítimas.

⁷ Alexandra von Bohm-Amolly – Registo de navios - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo.1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

Dispõe ainda o referido art. 73.º que as embarcações nacionais, à excepção das pertencentes à Armada, são obrigatoriamente sujeitas ao registo de propriedade para exercerem a sua actividade, devendo ser efectuado nas repartições marítimas. Porém, o registo das embarcações de recreio para desportos náuticos ou entretenimento sem fins lucrativos, é feito de harmonia com a competência dos organismos indicados na lei em vigor e nos termos do conteúdo a ser afixado na portaria do Ministério da Marinha.

Conforme já referido, o ELN, no seu art. 2.º dispõe: “Os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registo, nos termos da legislação respectiva.” Posteriormente o DL n.º 44/2002, de 2 de Março, atribuiu competência ao capitão do porto para efectuar o registo de propriedade de embarcações nacionais, bem como o cancelamento, a reforma e a alteração de registo com base na lei e no âmbito do registo patrimonial de embarcações. Este diploma prevê a sujeição à forma escrita do contrato de compra e venda de embarcações de comércio, a par do necessário reconhecimento presencial das assinaturas das partes. Em geral, o regime jurídico do registo de navios não sofreu actualizações impactantes, carecendo de melhoramentos.

Até hoje, o registo de navios português faz parte da competência da Conservatória do Registo Comercial localizada na área da capitania ou da delegação marítima onde o navio está situado. Se o navio estiver em construção, é competente a Conservatória onde se encontra o estaleiro, porém se estiver no estrangeiro, é competente a Conservatória do Registo Comercial de Lisboa.

Os factos jurídicos ligados ao navio são registados na Conservatória onde a matrícula teve a sua primeira inscrição. A transferência de matrícula de uma Conservatória para outra implica a correspondente declaração prévia e um averbamento à matrícula inicial. A propósito, o registo de navios no MAR encontra-se desactualizado e é feito manualmente e em livros, facto merecedor de alguma inovação legal e tecnológica. Aliás, as futuras alterações legislativas especialmente relacionadas com o registo de navios, fruto da evolução natural, devem consagrar a possibilidade de informatização dos registos de navios como meio de simplificação, celeridade, controlo e salvaguarda dos actos registais. O objecto do registo do navio é o direito de propriedade, não a causa subjacente, detendo um carácter mais técnico relativamente aos restantes actos.

O segundo registo de navios português é o MAR com uma natureza especial por permitir o registo, independentemente dos navios serem propriedade de entidades

nacionais ou estrangeiras. Outra peculiaridade reside na exclusão das embarcações de pesca e dos navios de defesa nacional do seu registo. O MAR é um registo duplo pois de acordo com a legislação aplicável às embarcações nacionais, as embarcações mercantes têm o seu registo de propriedade em simultâneo com o comercial no MAR.

Englobado no Direito Internacional Público, o Direito do Mar tem por objecto a regulação das normas respeitantes ao navio de acordo com a sua nacionalidade, embora um navio não tenha uma cidadania ou uma nacionalidade no mesmo sentido do disposto nos arts. 4.º e 26.º da CRP relativamente às pessoas singulares, por essa atribuição estar relacionada com as competências de um órgão estadual. Devido ao facto dos navios estarem em contacto com várias ordens jurídicas, a atribuição de uma nacionalidade é a condição do navio ficar adstrito a determinados deveres e responsabilidades legais, concedendo-lhe um vínculo-jurídico a um Estado. O Direito Internacional designa a lei da nacionalidade do navio como a do registo de propriedade por via do porto matrícula ou do seu abandeiramento. Deste modo, o estatuto jurídico privado do navio é estabelecido pela sua nacionalidade, como instrumento de resolução de conflitos internacionais no confronto com outros Estados.

O Estado de bandeira é a entidade encarregue de dotar o navio de condições de navegabilidade mediante a atribuição de um estatuto legal obrigatório para exercer a sua actividade. Já a atribuição do estatuto de classe cabe às Sociedades de Classificação (SC) no respeitante às normas de construção e de manutenção do navio. É o registo que autoriza o navio a arvorar a bandeira do Estado de registo, ficando este último com a competência de exercer a jurisdição sobre o navio com vista à sua construção, manutenção, protecção e segurança, assim como para designar uma solução perante uma questão de Direitos Reais, podendo ser designada por exemplo, a lei do Estado de bandeira.

A Convenção de Montego Bay sobre o Direito do Mar no n.º 1 do seu art. 91.º prevê como elemento de conexão entre um navio e um Estado, o pavilhão que aquele esteja autorizado a arvorar, ficando o navio sob a jurisdição do respectivo direito interno na maior parte das situações, à excepção dos navios do Estado ou dos militares que ficam sempre sob a alçada do Estado bandeira.

O Estado bandeira ou pavilhão pode não ter fronteira marítima e é a entidade competente para fixar as condições a aplicar na regulação e segurança do navio em questões administrativas, técnicas e sociais, pela sua competência legislativa,

jurisdicional e executiva autorizada pelo princípio da nacionalidade dos navios. O ELN dispõe no seu art. 3.º que os navios registados em Portugal têm nacionalidade portuguesa. Existem ainda outros elementos de conexão que podem determinar a aplicação de outra lei, como a localização de um navio num espaço sob jurisdição de um Estado costeiro, podendo sujeitá-lo a determinadas responsabilidades perante esse Estado.

No âmbito do Direito Internacional Privado e no tocante aos Direitos Reais sobre os navios, a nacionalidade do navio importa para a determinação da sua lei aplicável, por se tratar de um elemento de conexão fundamental, devendo ser competente a lei onde está matriculado o navio, onde a bandeira está arvorada, vigora a *lex patriae*, ao abrigo do art. 11.º do ELN. A sujeição do domicílio legal dos navios ao seu porto de matrícula vem harmonizar e dar a solução à questão da aplicação da lei competente.

A legislação portuguesa requer que o navio seja pautado pela lei do país onde foi matriculado, consoante dispõe o art. 46.º, n.º 3 do CC.

No que respeita à legislação comercial, onde o art. 488.º do CComercial vigora sem qualquer compatibilidade relativamente ao CC, encontra-se preceituado que as questões sobre propriedade do navio, privilégios e hipotecas que o onerem são reguladas pela lei da nacionalidade que o navio tenha no momento da aquisição do direito objecto de contestação. Perante a omissão de uma Convenção internacional a vincular Portugal, a lei aplicável a questões de direitos reais é a da nacionalidade do navio.

No plano laboral, a lei competente pode ser a do local onde o tripulante do navio costuma prestar habitualmente a sua actividade e caso surja alguma dificuldade em precisá-lo (pode prestar actividade em mais de um navio), a solução poderá estar na lei do país onde está situado o estabelecimento que contratou o trabalhador em causa.

Tudo depende da força do elemento de conexão, podendo ser afastado se existir outro mais estreito com um país diverso, como é a do porto de registo ou a do pavilhão do navio, caso o comprador residia habitualmente numa dessas duas opções mais fortes. Esta lei regula, ainda, a transferência da propriedade e os respectivos efeitos.

O Estado de registo é o mais relevante por se encontrar registado o direito real do navio, garantindo a publicidade a terceiros e prevalecendo em relação ao Estado do

pavilhão do navio. Contudo, um país pode ter mais que um sistema de registo comercial de navios e admitir que o navio arbore o seu pavilhão ou utilize a sua bandeira temporariamente, como ocorre no caso do fretamento de casco nu do navio, instituto onde prevalece o princípio da autonomia da vontade e a lei é supletiva. Os navios estrangeiros aplicam, de igual modo, a lei do lugar da matrícula do navio por regular a constituição do direito real e os seus factos transmissivos, modificativos ou extintivos, independentemente da localização do bem móvel.

O Regulamento do Conselho Europeu (CE) n.º 593/2008 (Roma I), diploma determinante, pois as suas normas prevalecem perante as portuguesas e regulam os contratos de venda dos navios, veio determinar a liberdade de escolha da lei pelas partes na compra e venda de um navio. Se não for possível a escolha de uma lei, o diploma determina como aplicável a lei do país da residência habitual das partes ou, tratando-se de uma pessoa colectiva, a da sede da administração central ou a do local do estabelecimento do vendedor. À luz deste diploma e nas relações laborais, as partes podem escolher a lei aplicável ao contrato de trabalho a bordo do navio, desde que fiquem acauteladas como ficariam se estivessem ao abrigo de uma lei imperativa. Nos contratos de trabalho a bordo de um navio, a lei do seu pavilhão é a que tem a adesão mais forte por ser mais justa para os tripulantes.

Em suma, a adopção do elemento de conexão mais forte apresenta-se como a solução para os casos que saem da regra e na impossibilidade de se encontrar a conexão mais estreita, solução subsidiária é a da *lex fori*.

Se um navio se encontrar nas águas interiores ou no porto fica em princípio sujeito à jurisdição do Estado costeiro em relação aos factos que aí ocorram e em caso de necessidades das autoridades locais serem solicitadas ao navio. O Direito Internacional permite que o Estado do pavilhão ou outro com título relevante possa aplicar as suas normas ou considerar os seus órgãos jurisdicionais competentes perante certas ocorrências, em conformidade com as Convenções internacionais.

No mar territorial o navio fica sujeito à jurisdição do Estado costeiro com limitações respeitantes à competência legislativa, executiva e interventiva em especial quanto ao direito de passagem inofensiva, segundo a Convenção sobre o Direito do Mar. Os navios que se encontrem na zona contígua, na ZEE e na plataforma continental podem ainda estar sob uma jurisdição limitada no respeitante ao sector da exploração

dos recursos naturais, à investigação científica e à protecção e preservação do meio marinho do Estado costeiro.

No alto mar, uma zona não integrada no mar territorial nem nas águas internacionais dos Estados, os navios estão sujeitos à jurisdição exclusiva do Estado do pavilhão por via do seu pavilhão arvorado, sendo as condições de navegação e de segurança estabelecidas pela nacionalidade do navio, para intervir em determinadas ocasiões, embora os restantes Estados possam exercer a sua competência legislativa ou jurisdicional sobre os navios nos termos das excepções legais previstas para a alteração da propriedade do navio ou da sua mudança de registo e dentro dos limites do Direito Internacional Público.

A mudança de bandeira é unicamente aceite mediante a transferência efectiva de propriedade do navio ou perante a mudança de registo do navio, acompanhada por todas as informações e do preenchimento dos requisitos internacionais necessários, sob pena do navio vir a ser considerado apátrida por Estados terceiros.

No caso de extinção de uma sociedade relacionada com o navio e do término da sua actividade, a tripulação é da responsabilidade do empregador, tendo este de repatriar os trabalhadores que não nasceram no Estado de bandeira ou no pavilhão arvorado. Os Estados de bandeira devem estar devidamente preparados para cumprir todos os requisitos legais através de um sistema de apoio ao navio, devendo para isso ter uma inspecção independente ou mesmo pessoal, competente para lidar com as questões laborais da tripulação ou outras. Aliás, Portugal foi recentemente notificado pela Comissão Europeia, com vista a transpor as regras europeias sobre as condições de trabalho dos marítimos, enunciando as medidas correspondentes, tendo seis meses para o fazer, sob pena de ter de o caso avançar para o Tribunal de Justiça da União Europeia.

Os navios que arvoram pavilhões de conveniência não geram avultadas receitas para os países de registo, a não ser no acto da inscrição com o pagamento de uma taxa obrigatória ou em relação ao pagamento de outras taxas envolventes, como são as de gestão ou de manutenção. De todo o modo, os Estados competem entre si pelo registo de navios num local associado a menos custos e a normas mais vantajosas para os seus armadores e navios, conduzindo a um investimento no estímulo dos mercados para a inovação e solução de problemas que possam constituir um entrave.

Como instrumento de regulação e de mediação entre os Estados de bandeira e os seus navios registados, a Terceira CNUDM consagra a obediência às normas internacionais pelo princípio da efectividade, embora não exista um poder superior a garantir o seu cumprimento efectivo. Consoante o princípio da cooperação internacional, a Convenção preconiza o dever de cooperação entre todos os seus signatários, apelando ao forte elo entre o Estado do pavilhão e o seu navio. Deste modo, os Estados de bandeira devem manter-se actualizados e interessados na legislação referente à indústria marítima e nas discussões que daí possam surgir no âmbito dos agendamentos da Organização Internacional Marítima, com outros Estados, com os seus armadores e operadores.

A responsabilidade de um Estado bandeira pode também ser aferida pelos Tratados adoptados, assim como pela observação eficaz dos mesmos.

São essenciais para o bom funcionamento do Estado de bandeira os Tratados adoptados pela Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization - IMO*): a Convenção Internacional das Linhas de Carga (*International Convention on Load Lines - LL*) de 1966; a Convenção Internacional sobre a Arqueação dos Navios de 1969; a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios de 1973 e o seu Protocolo de 1978; a Convenção sobre o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar de 1972 com os seus Anexos; a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974; e a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos 1978.

O DL n.º 51/2012, de 6 de Março, transpõe para a ordem jurídica portuguesa a Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do CE, de 23 de Abril de 2009, sobre a devida realização das obrigações do Estado de bandeira português, contribuindo para o reforço da segurança marítima e para a prevenção da poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira portuguesa.

A observação da legislação internacional pode ser averiguada na publicação de dados de entidades externas, como é o caso do sistema de inspecções internacional instituído pelo Memorando de Entendimento de Paris ou junto dos Estados de Porto, elemento uniformizador de inspecções, a serem abordados adiante com mais precisão.

7. OS TIPOS DE REGISTOS DE NAVIOS

Os registos de navios podem ser nacionais ou convencionais, caso em que o Estado bandeira controla os seus navios registados desde que tenham sido construídos no país, sejam propriedade daquele ou a sua tripulação tenha a nacionalidade do registo nacional, ficando sob o domínio da legislação interna. A fuga dos armadores europeus deve-se à desactualização destes registos em comparação com os internacionais, levando à procura de países com factores mais atractivos, por permitirem uma concorrência mais equilibrada no mercado global.

Os registos abertos estão separados em segundos registos e em registos de bandeira de conveniência, sendo estes últimos igualmente designados como convenientes. Os segundos registos são denominados registos internacionais e têm parecenças com as BdC. Costumam surgir em países com um registo nacional, facilitando o registo de navios nacionais ou estrangeiros, com respeito pelas normas internacionais, embora ofereçam incentivos fiscais e laborais diversos dos oferecidos pelo registo nacional. Permitem que o navio esteja registado num país e utilize a bandeira de um local diverso, onde o navio esteja afretado em casco nu, sendo explorado pelo armador (exploração comercial pelo seu proprietário ou afretador), caso em que se encontra desprovido de qualquer elemento que o torne apto ao transporte marítimo de mercadorias, tais como o comandante e a tripulação, de acordo com as leis aplicáveis.

Com efeito, surgiram no Panamá em 1919 e na Libéria em 1948, as BdC ou as *Flags of Convenience* como registos abertos que permitem o registo de um navio num país diverso da nacionalidade do seu armador ou do seu proprietário e das sociedades conexas, autorizando o arvoamento da bandeira do Estado de registo sem a existência de um elemento de conexão ou vínculo anterior. Tais bandeiras encontram-se associadas a vantagens na economia interna, na taxa de emprego a questões militares relacionadas com a requisição dos navios no exterior. Contudo, acarretam consequências relacionadas com o seu baixo nível de exigência e rigor legal. Caracterizam-se por se situarem em países com uma economia mais frágil, embora esse traço seja variável, vantajosa de uma perspectiva económica e fiscal, unicamente possibilitada pela contratação de tripulação estrangeira menos qualificada, onde se verifica alguma falta de rigor legal, em especial quanto aos salários, sem que a pátria dos tripulantes possa intervir de modo directo.

Nas Bdc algumas convenções internacionais não são eficazmente observadas porque os Estados de registo têm um controlo diminuto na sua supervisão, pois os navios registados nas Bdc têm um elevado tráfico de terceira bandeira já que passam grande parte do tempo em países terceiros, com um baixo desenvolvimento e rigor jurídico.

Assim, a Convenção da Organização Internacional do Trabalho, a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes e outras entidades encarregues de defender os trabalhadores instituíram medidas, com vista a garantir condições mínimas para a protecção social, a saúde e a segurança dos trabalhadores, embora nem sempre se verifiquem devido às disparidades existentes no sistema internacional de inspecções, levando à concorrência desleal na indústria.

Após o crescimento exponencial de Bdc nas passadas décadas de sessenta e de setenta, países como a Alemanha, a Bélgica, a Dinamarca, a Espanha, os Estados Unidos da América, a França, a Holanda, a Inglaterra, a Itália, a Noruega e Portugal decidiram instituir nas décadas seguintes um segundo registo de navios para fazer face ao crescimento das Bdc perante a globalização da indústria do comércio de navios. Alguns dos segundos registos de navios tiveram como inspiração o regime dos famosos registos do Panamá ou da Libéria, na sequência da sua relação histórica com os Estados Unidos da América. Em 1987 foi implementado pela França e pela primeira vez na história, o segundo registo de navios no arquipélago das Ilhas Kerguelen situadas no Oceano Índico.

Em 1989 na ZFM Portugal criou o MAR, o seu segundo registo de navios, uma área de livre importação e exportação de mercadorias, com o propósito de oferecer qualidade aos navios que arvoram a bandeira portuguesa com um registo de natureza especial estabelecido pelas Convenções internacionais, prezando a fiscalização e a segurança dos navios. O MAR é então, fruto da modernização da actividade da marinha mercante portuguesa através da adesão ao registo aberto de navios.

Ao longo das últimas décadas, a distinção entre bandeiras de conveniência e segundos registos tornou-se mais opaca pela flexibilização das normas de cada um, aliada a uma política de atracção para cada registo de navios, o que tem vindo a dificultar a competição no mercado e a estreitar a demarcação entre os dois tipos. A pressão é constante e as soluções para manter ou aumentar a marinha mercante nacional são reduzidas. Os segundos registos podem vir a diminuir de qualidade, visto que algumas das nações mais experientes na área não têm conseguido distanciar-se

da conotação negativa associada às BdC, conotadas com uma tendência elevada para os acidentes marítimos, ambientais e laborais, assim como a graves danos ambientais como o derrame de substâncias altamente lesivas para o ambiente e a serem apelidados de paraísos fiscais devido ao seu sistema tributário excessivamente mais favorável. No entanto e embora possa vir a existir uma aproximação nas condições oferecidas pelos segundos registos de navios em relação às BdC, de um ponto de vista global, as diferenças deverão continuar a uma realidade.

PARTE III - A SEGURANÇA NA ACTIVIDADE MARÍTIMA

8. OS ESTADOS DE PORTO

Um navio deve ser alvo de inspecção antes de ser registado e a partir dessa data, com intervalos periódicos segundo as Convenções internacionais aplicáveis. A certificação das competências da tripulação e de toda a sua envolvência, incluindo a prevenção de ataques de pirataria e de terroristas, associados ao risco do transporte de mercadorias de valor avultado, contribui para a diminuição de desequilíbrios na actividade marítima, devendo constituir um factor de preocupação para a comunidade internacional no tocante aos seus efeitos nocivos gerais.

Os Estados de bandeira estão vinculados a um Código Internacional de Gestão de Segurança para garantir a operação segura dos navios que arvoram o seu pavilhão e das respectivas empresas estabelecidas, por estarem comprometidos com a defesa das suas operações e do ambiente que as engloba, desde as condições de trabalho dos tripulantes como a alimentação, o descanso e a saúde, à investigação de acidentes que possam ocorrer com um navio que arvore o seu pavilhão. Por sua vez, as SC pertencentes a organismos internacionalmente reconhecidos como a Associação Internacional das Sociedades de Classificação, encarregues de efectuar vistorias aos navios registados nos Estados de bandeira para verificar a aplicação eficaz da legislação e avaliar os recursos utilizados na prossecução dos objectivos, devem ser inspeccionadas pelos Estados de bandeira. Por via das Convenções internacionais a que estão obrigados são aferidos os elementos de qualificação internacional como: a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974; a Convenção Internacional sobre Normas de Formação, de Certificação e de Serviço de Quartos para os Marítimos de 1978; com vista a treinar e a certificar a tripulação de um navio. Preencher os requisitos necessários significa portanto, constar na lista branca do Curso Básico de Segurança de Navio da Organização Marítima Internacional, como é o caso de Portugal.

Em 1978 surgiram as primeiras tentativas de harmonizar um sistema de inspecções internacional, tendo sido mais tarde consagrado o Memorando de Entendimento de Paris em Controlo pelo Estado do Porto em Julho de 1982. O Paris *MoU* pretende a uniformização dos Estados do Porto relativamente à inspecção de cerca de metade dos navios estrangeiros de BdC abaixo dos parâmetros através da fiscalização do

cumprimento das normas de segurança, sob pena de impedir a circulação desses navios em certas áreas. Outra entidade importante é a *Tokyo MoU*, tendo entrado em vigor em 1994 com um Memorando de Entendimento de Controlo pelo Estado de Porto na área da Ásia e do Pacífico, constituindo uma organização reconhecida e da qual Portugal é membro, constando na sua lista branca.

Os EP são integrados pelos seguintes países: Alemanha; Bélgica; Bulgária; Canadá; Chipre; Croácia; Dinamarca; Eslovénia; Espanha; Estónia; França; Federação Russa; Finlândia; Grécia; Holanda; Irlanda; Islândia; Itália; Letónia; Lituânia; Malta; Noruega; Polónia; Portugal; Reino Unido; Roménia; Suécia. Outras regiões do Mundo instituíram, de igual modo, um Memorando de Entendimento em Controlo pelo Porto de Estado.

A autoridade marítima dos EP é a entidade responsável pela inspecção, tendo de obedecer a um código de boas práticas referente a todas as situações de risco para a saúde dos tripulantes do navio e o meio ambiente. Os princípios da integridade moral, do profissionalismo e da transparência fazem parte, visando proteger e averiguar as condições dos equipamentos do navio e do próprio, como bem móvel em constante e natural desgaste.

Alguns navios estão sujeitos ao princípio de tratamento não mais desfavorável dadas as suas características, devendo estar na posse dos certificados exigidos por lei e encontrar-se nas condições legais expectáveis, sob pena de serem rigorosamente inspeccionados e em consequência, sancionados. Outra particularidade encontra-se na excepção à periodicidade das inspecções, pois caso um navio tenha mais de treze anos ou indícios de ter praticado incumprimentos, terá de ser inspeccionado nos seis meses subsequentes à sua última inspecção, ao contrário dos restantes navios.

Em geral, os navios indicados para a inspecção prioritária são os que foram alvo de denúncia (os EP não divulgam as suas fontes para as proteger de possíveis retaliações) pela suspeição do transporte de cargas perigosas, de terem estado envolvidos num acidente ou de já terem sido detidos por tais motivos. O sistema tem-se revelado fiável, embora não totalmente devido às adversidades verificadas na eficácia e na harmonização das inspecções, considerando as diferentes interpretações das regras impostas, consoante o país em vista, distanciando-se do padrão expectável dos inspectores de países mais desenvolvidos. De todo o modo, se um navio estiver a navegar num território onde se pratica habitualmente uma inspecção menos rigorosa e

violar as exigências internacionais impostas, pode ser detido ou continuar a navegar somente para prevenir o congestionamento do porto em causa e mediante a condição do Estado de Porto notificar os restantes países para, se considerarem ser o mais indicado, recusarem a entrada no seu porto, enquanto o motivo da detenção perdurar.

Com a sua relevância, o DL n.º 61/2012, de 14 de Março, transpõe para o ordenamento jurídico português a Directiva do Parlamento Europeu e do CE n.º 2009/16/CE, de 23 de Abril de 2009, sobre a inspecção de navios de carácter comercial ou de embarcações com fins comerciais pelo Estado de porto. O diploma pretende diminuir a presença de navios que não cumpram as normas de segurança marítima, da protecção do transporte marítimo e das condições de vida e de trabalho a bordo nas águas territoriais portuguesas.

Assim, com o estabelecimento de critérios comuns, de procedimentos, de modos de detenção e de informações para a inspecção de navios estrangeiros que façam escala em portos e em locais próprios para os navios ancorarem (fundeadouros), a inspecção semestral de todos os navios de risco com paragem nos portos da União Europeia, passa a ser uma realidade.

Nos termos do Memorando de Entendimento de Paris, os Estados são agrupados em três diferentes tipos de classificações, na lista branca, cinzenta; e negra. Ficam na lista branca se os resultados das inspecções efectuadas forem satisfatórios, se intermédios ficam na lista cinzenta e se insuficientes, são colocados na lista negra em conformidade com a observância ou não, de todas as normas marítimas internacionais previstas para os navios dos países membros.

Os Estados apurados em Dezembro de 2016⁸ na lista branca, à luz do previsto no parágrafo 12 do Anexo 7 do Memorando, consistiram nos seguintes: Alemanha; Antígua e Barbuda; Bahamas; Bélgica; Bermudas; China; Chipre; Croácia; Dinamarca; Espanha; Eslovénia; Estados Unidos da América; Estónia; Federação Russa; Finlândia; França; Gibraltar; Grécia; Holanda; Hong Kong; ilhas Caimão; ilhas Faroe; ilhas de Man; ilhas Marshall; Índia; Irlanda; Itália; Japão; Letónia; Luxemburgo; Libéria; Malta; Noruega; Panamá; Portugal; Reino Unido; República da Coreia; Singapura;

⁸PARIS. Memorando de Entendimento de Paris (The Paris Memorandum of Understanding – MoU) – [Site Oficial - Flags meeting low risk criteria](https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/flags-meeting-low-risk-criteria) – Paris MoU. Disponível em <https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/flags-meeting-low-risk-criteria>.

Suécia; e Turquia. A grande maioria alcançou os seus objectivos graças ao bom desempenho nas inspecções e às reduzidas detenções.

A publicação da classificação obtida e das listas correspondentes veio criar uma forte pressão sobre cada membro, conforme o respectivo cumprimento ou omissão das Convenções assinadas, dando lugar a uma escolha mais informada e ponderada de um registo de navio, considerando por exemplo, um atraso num determinado porto devido a uma falha legal pode representar pesados custos no âmbito de uma reparação ou até de uma indemnização e, inclusivamente, causar danos à reputação do Estado bandeira, do proprietário do navio, do seu operador e do seu fretador (armador), podendo inclusivamente, prejudicar a progressão de uma frota.

Um navio classificado na lista negra é alvo de uma certa rejeição verificando-se o mesmo com o seu país de registo, por demonstrar pouco respeito pelas normas que acordou cumprir. As organizações reconhecidas têm neste âmbito, um papel representativo, ficando associadas à boa ou má reputação com a publicação das listas.

No ano 2016, embora a informação disponibilizada vigore a partir do dia 1 de Julho de 2017, os agentes dos EP e os respectivos administradores membros das Autoridades do Paris *MoU*, contribuíram para uma melhoria dos resultados obtidos nas inspecções, com a aplicação de sanções pesadas aos navios com piores desempenhos, pouca qualidade e um risco elevado.

Entre centenas de bandeiras de todo o Mundo, no período de 2014 a 2016, a Península Ibérica registou o seu esforço e passou a integrar a lista branca, Portugal na 30.^a posição e Espanha na 41.^a, com um número diminuto de detenções. As posições inferiores da lista branca servem de alerta para o risco de poderem passar para lista a cinzenta, onde surgem adversidades de navegação na UE, o que pode implicar consequências económicas danosas. Contudo e apesar dos seus resultados, Portugal deve continuar a demonstrar o seu empenho, apostando na procura da manutenção do seu lugar ou pelo alcance do topo da tabela.

Na *Tokyo MoU*, entre 2014 e 2016, Portugal não se consagrou das melhores bandeiras entre os restantes membros, apesar de ter ficado colocado na lista branca, mantendo a sua reputação internacional de bandeira de qualidade e em ascensão na Europa.

Das centenas de inspecções e avaliações, conclui-se por uma melhoria na segurança de navegação embora a prevenção da poluição tenha decrescido em relação aos anos anteriores. As condições de vida e de trabalho a bordo dos tripulantes, apesar dos Tratados instituídos pela Organização Internacional de Trabalho, sofreram uma diminuição na sua concretização. A título de exemplo, as disposições da Organização Internacional Marítima foram mais desrespeitadas no tocante à alimentação, aos contratos estabelecidos, às horas de trabalho e de descanso, às instalações e à segurança e prevenção de acidentes.

Tabela 1 – “Flag Performance List 2017 - 2018”.



BLACK – GREY – WHITE LISTS
(Valid 1 July 2017 - 30 June 2018)

Flag	Inspections 2014-2016	Detentions 2014-2016	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
BLACK LIST					
Mongolia	383	64	36		3.23
Sierra Leone	815	128	70		3.22
Cambodia	3,086	417	240		2.84
Tanzania	137	24	15		2.84
Indonesia	583	85	51		2.75
Togo	393	54	36		2.34
Niue	129	20	14		2.22
Korea, Democratic People's Republic	724	88	62		2.08
Micronesia, Federated States of ⁽¹⁾	302	37	29		1.78
Palau	76	11	9		1.52
GREY LIST					
Cook Islands	94	10	11	2	0.87
Dominica	35	4	5	0	0.76
Jamaica	94	8	11	2	0.66
Saint Kitts and Nevis	85	7	10	2	0.62
Kiribati	613	44	54	32	0.55
Barbados	44	3	6	0	0.49
Bangladesh	164	11	17	6	0.46
Vanuatu	311	21	30	14	0.45
Iran	137	9	15	4	0.45
Belize	1,741	118	140	104	0.39
Croatia	69	3	9	1	0.27
Sweden	64	2	8	1	0.18
India	241	12	24	10	0.15
Saudi Arabia	119	4	13	3	0.07
Philippines	610	33	54	32	0.05
Curacao	64	1	8	1	0.05
Kuwait	65	1	8	1	0.04
Switzerland	108	3	12	3	0.03
Turkey	149	5	16	5	0.02
Taiwan, China	327	15	31	15	0.01
WHITE LIST					
Gibraltar (UK)	219	8		9	-0.12

(1) In February 2017, a notification by the Permanent Mission of the Federated States of Micronesia (FSM) to the United Nations was received, advising that the laws of FSM do not provide or allow for an international ship registry and, therefore, ships registered under Micronesia International Ship Registry were fraudulent. In this connection, it would be possible that the inspections and detentions for Micronesia involve the above mentioned fraudulently registered ships.

(2)

Flag	Inspections 2014-2016	Detentions 2014-2016	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
Russian Federation	838	42		46	-0.18
Italy	326	13		15	-0.22
Antigua and Barbuda	1,398	69		82	-0.33
Luxembourg	114	2		3	-0.42
France	118	2		3	-0.48
Thailand	827	34		45	-0.51
Cyprus	1,521	62		90	-0.66
Germany	412	12		20	-0.75
Greece	1,070	39		61	-0.75
Malta	2,781	113		172	-0.75
Belgium	79	0		1	-0.86
Isle of Man (UK)	604	18		31	-0.86
Bermuda (UK)	223	4		9	-0.92
Tuvalu	321	7		14	-0.94
Viet Nam	2,197	76		134	-0.94
Portugal	331	7		15	-0.98
Malaysia	670	18		36	-1.00
Liberia	7,008	249		455	-1.02
Panama	25,664	920		1,729	-1.07
Saint Vincent and the Grenadines	294	5		13	-1.12
United States of America	144	1		5	-1.16
United Kingdom (UK)	543	10		28	-1.29
Cayman Islands (UK)	307	4		14	-1.33
Bahamas	2,158	50		131	-1.36
Marshall Islands	6,283	156		406	-1.39
Netherlands	339	4		16	-1.43
Denmark	497	7		25	-1.46
Norway	707	10		38	-1.54
Japan	605	8		32	-1.55
Hong Kong, China	9,280	99		609	-1.91
Singapore	6,667	63		432	-1.95
Korea, Republic of	4,381	33		278	-2.00
China	2,361	7		144	-2.54

Tabela 2 - "Flag Performance List 2016"

Rank	Flag	INSPECTIONS 2014-2016	DETENTIONS 2014-2016	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
WHITE LIST						
1	Cayman Islands, UK	393	1	36	19	-1,91
2	France	266	0	26	11	-1,91
3	Denmark	1201	9	99	69	-1,90
4	Netherlands	3103	35	241	193	-1,84
5	Bahamas	2291	27	181	140	-1,80
6	Italy	1164	13	96	67	-1,75
7	Hong Kong, China	1921	25	153	116	-1,73
8	Marshall Islands	3704	54	285	233	-1,73
9	United Kingdom	1260	15	104	73	-1,73
10	Norway	1450	18	118	85	-1,73
11	Isle of Man, UK	747	8	64	40	-1,70
12	Sweden	331	2	31	15	-1,69
13	Singapore	1816	26	146	109	-1,68
14	Belgium	219	1	22	9	-1,59
15	Germany	629	8	55	33	-1,58
16	Ireland	124	0	14	4	-1,45
17	Greece	917	18	77	51	-1,37
18	Finland	407	6	37	20	-1,36
19	Cyprus	1965	47	157	118	-1,32
20	Luxembourg	213	2	22	8	-1,32
21	Bermuda, UK	241	3	24	10	-1,24
22	Gibraltar, UK	770	17	66	42	-1,23
23	Malta	4586	135	350	292	-1,21
24	Liberia	4170	128	320	264	-1,15
25	China	207	3	21	8	-1,04
26	Latvia	85	0	10	2	-0,96
27	Philippines	151	2	16	5	-0,87
28	Estonia	79	0	10	1	-0,86
29	Barbados	325	8	31	15	-0,84
30	Portugal	582	18	51	30	-0,80
31	Faroe Islands, DK	256	6	25	11	-0,77
32	Antigua and Barbuda	3160	129	245	197	-0,76
33	Saudi Arabia	73	0	9	1	-0,75
34	Kazakhstan	72	0	9	1	-0,73
35	Japan	94	1	11	2	-0,54
36	United States of America	194	5	20	7	-0,50
37	Panama	6082	313	459	393	-0,45
38	Iran, Islamic Republic of	89	1	11	2	-0,44
39	Russian Federation	1258	61	103	73	-0,34
40	Croatia	108	2	12	3	-0,31
41	Spain	173	5	18	6	-0,28
42	Turkey	1237	65	102	71	-0,19

Fonte: Paris MoU on Port State Control (2016)

Tabela 3 - "Flag Performance List 2016".

Rank	Flag	INSPECTIONS 2014-2016	DETENTIONS 2014-2016	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
GREY LIST						
43	Korea, Republic of	90	2	11	2	0,02
44	Poland	123	4	14	3	0,05
45	Kuwait	36	0	6	0	0,08
46	Lithuania	137	6	15	4	0,17
47	Switzerland	126	6	14	4	0,23
48	Libya	33	1	5	0	0,27
49	Morocco	43	2	6	0	0,34
50	Algeria	74	4	9	1	0,36
51	Thailand	72	4	9	1	0,37
52	India	71	4	9	1	0,38
53	Azerbaijan	31	2	5	0	0,47
54	Egypt	52	4	7	0	0,55
55	Bulgaria	38	3	6	0	0,56
56	Curacao	149	12	16	5	0,64
57	Albania	68	6	9	1	0,66
58	Saint Vincent and the Grenadines	647	50	56	34	0,71
59	Tunisia	41	5	6	0	0,83
60	Lebanon	74	8	9	1	0,84
61	Ukraine	129	14	14	4	0,97

Fonte: Paris MoU on Port State Control (2016)

Tabela 4 - "Flag Performance List 2016"

Rank	Flag	INSPECTIONS 2014-2016	DETENTIONS 2014-2016	BLACK TO GREY LIMIT	GREY TO WHITE LIMIT	EXCESS FACTOR
BLACK LIST						
62	Belize	488	47	44	Medium Risk	1,19
63	Cook Islands	404	40	37		1,20
64	Vanuatu	277	31	27		1,43
65	Saint Kitts and Nevis	299	34	29		1,52
66	Cambodia	293	36	28	Medium to High Risk	1,78
67	Sierra Leone	260	39	25		2,52
68	Palau	123	23	14	High Risk	3,09
69	Comoros	228	40	23		3,20
70	Moldova, Republic of	515	85	46		3,30
71	Togo	399	70	37		3,51
72	Tanzania United Rep.	211	40	21		3,57
73	Congo, Republic of the	86	24	10	Very High Risk	5,40

Fonte: Paris MoU on Port State Control (2016)

9. AS SOCIEDADES DE CLASSIFICAÇÃO

Durante a Segunda Guerra Mundial, a indústria viu-se obrigada a melhorar os seus serviços para superar as travessias efectuadas de um modo mais seguro. Em 1950, o transporte de materiais para a reconstrução de cidades afectadas pela Grande Guerra ajudou ao crescimento da actividade até a década de setenta, fase da crise petrolífera de enorme impacto internacional. Mais tarde e já depois dos anos noventa, com a aposta dos governos nos registos de navios, a actividade marítima ganhou um novo impulso.

As SC de navios adquiriram relevância, a par de outros elementos responsáveis pela prevenção de acidentes marítimos. Necessárias para certificar e garantir a segurança desde o projecto à construção, englobando o funcionamento dos navios que transportam passageiros ou mercadorias, estas sociedades reconhecidas são responsáveis pela fiscalização do cumprimento das suas normas e regulamentos, de harmonia com as leis nacionais.

São sociedades independentes e alvo de vistorias e coimas avultadas, caso licenciem embarcações potencialmente poluidoras, sem qualquer condição de segurança. São reconhecidas pela Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar de 1974 e pela Convenção Internacional das Linhas de Carga de 1966, possibilitando a delegação da bandeira da administração marítima numa sociedade reconhecida pela dificuldade relacionada com a existência de estruturas e de mão-de-obra qualificada, necessárias sobretudo na área da Engenharia para efectuar as inspecções e vistorias. Fundada em 1760 no Reino Unido, a Sociedade de Classificação de Registo de Navios Lloyd foi pioneira ao registar a classe e a informação da qualidade dos navios após realizar a sua inspecção. Seguiu-se o *Registro Italiano Navale* em 1861, a *American Bureau of Shipping* em 1862, a *Det Norske Veritas* em 1864, a *Germanischer Lloyd* em 1867, a *Bureau Veritas* em 1928, entre diversas sociedades de todo o Mundo.

Inicialmente o corpo do navio era classificado por vogais e o equipamento era medido pelos números 1, 2, e 3. Assim a classificação A 1 ficou mundialmente conhecida como um símbolo de qualidade na indústria. Actualmente, a graduação limita-se à classificação ou à sua omissão, podendo ser acompanhada de critérios específicos sobre o navio. Uma boa classificação traduz-se numa reduzida taxa do seguro da apólice do navio por materializar confiança, embora aquela certificação não represente

um atestado absoluto, dado que nos intervalos das inspeções e durante a navegação, não é possível confirmar se o navio é operado ao abrigo das exigências legislativas. Em geral, o estatuto de classe concedido a um navio representa um benefício, por garantir a observação de um padrão de qualidade e segurança.

Tabela 5 - "Recognized Organization Performance Table, 2014 – 2016"

Recognized Organization		Inspections 2014-2016	Detentions 2014-2016	Low/Medium limit	Medium/High limit	Excess Factor	Performance level	
American Bureau of Shipping	ABS	5703	1	132	96,17	-1,97	High	
Lloyd's Register	LR	12500	4	276	223,75	-1,96		
DNV GL AS	DNVGL	11600	10	257	206,70	-1,89		
Bureau Veritas	BV	11453	23	254	203,91	-1,76		
Korean Register of Shipping	KRS	1091	1	30	13,71	-1,73		
Registro Italiano Navale	RINA	3743	9	89	60,27	-1,65		
China Classification Society	CCS	818	1	23	9,27	-1,57		
Nippon Kaiji Kyokai	NKK	7965	28	180	138,25	-1,56		
Turkish Lloyd	TL	591	1	18	5,72	-1,22		
Russian Maritime Register of Shipping	RMRS	3368	24	81	53,49	-0,99		
Polski Rejestr Statkow (Polish Register of Shipping)	PRS	454	4	14	3,67	0,03		Medium
Croatian Register of Shipping	CRS	147	0	6	0,00	0,05		
International Naval Surveys Bureau	INSB	589	7	18	5,69	0,11		
Indian Register of Shipping	IRS	79	0	4	0,00	0,19		
Phoenix Register of Shipping	PHRS	241	3	9	0,74	0,28		
Other	OTHER	337	5	11	2,01	0,32		
Macosnar Corporation	MC	80	1	4	0,00	0,38		
Maritime Lloyd - Georgia	ML	133	2	6	0,00	0,40		
Register of Shipping (Albania)	RSA	67	1	4	0,00	0,43		
Panama Maritime Documentation Services	PMDS	117	2	5	0,00	0,44		
Universal Shipping Bureau Inc.	USB	63	1	4	0,00	0,44		
Dromon Bureau of Shipping	DBS	479	9	15	4,04	0,45		
Isthmus Bureau of Shipping, S.A.	IBS	149	3	6	0,00	0,50		
Panama Register Corporation	PRC	94	2	5	0,00	0,52		
Overseas Marine Certification Services	OMCS	79	2	4	0,00	0,58		
Intermaritime Certification Services, ICS Class	ICS	118	3	5	0,00	0,61		
Maritime Bureau of Shipping	MBS	109	3	5	0,00	0,64		
Bulgarian Register of Shipping	BRS	266	9	10	1,06	0,93	Low	
Columbus American Register	COLAMREG	77	4	4	0,00	0,99		
Venezuelan Register of Shipping	VRS	187	8	7	0,09	1,24		
National Shipping Adjuster Inc.	NASHA	129	7	6	0,00	1,70		
Shipping Register of Ukraine	SRU	559	22	17	5,23	1,72		
International Register of Shipping	IS	323	15	11	1,82	1,94		

Fonte: Paris MoU on Port State Control (2014 - 2016)

Criada em 1968 na Alemanha, a *International Association of Classification Societies*, é uma organização não-governamental constituída por um agrupamento de SC com a finalidade de uniformizar os requisitos de classificação e de validação existentes. Para além de estabelecer os critérios de construção e manutenção de navios, visa também as estruturas afastadas da costa, incluindo as plataformas petrolíferas e os submarinos.

Em consonância, o parágrafo 14 do Anexo 7 do Memorando de Entendimento de Paris menciona o perfil de risco de um navio, avaliado pelo menor incumprimento, melhor desempenho e maior reconhecimento por um ou mais Estados-Membros signatários, de acordo com os critérios do Código de Conduta de Serviço Público. A 1 de Julho de 2017, este Memorando de Paris revelou as organizações com a melhor qualificação:

- *American Bureau of Shipping (ABS)* – dos Estados Unidos da América, fundada em 1862;
- *Bureau Veritas (BV)* – da Bélgica, fundada em 1928;
- *China Classification Society (CCS)* – da China, fundada em 1956;
- *Croatian Register of Shipping (CRS)* – da Cróacia, fundada em 1858;
- *DNV GL AS (DNV GL)* – da Noruega e mais tarde, em articulação com a *Germanischer Lloyd (GL)*, fundada em 1864;
- *Indian Register of Shipping (IRS)* – da Índia, fundada em 1975;
- *Korean Register of Shipping (KR)* – da Coreia do Sul, fundada em 1960;
- *Lloyd's Register of Shipping (LR)* – do Reino Unido, fundada em 1760;
- *Nippon Kaiji Kyokai (NK)* – do Japão, fundada em 1899;
- *Polski Rejestr Statkow (PRS)* – da Polónia, fundada em 1936;
- *Registro Italiano Navale (RINA)* – da Itália, fundada em 1861;
- RINAVE Portuguesa – de Portugal, fundada em 1973;
- *Russian Register of Shipping Marítima (MRS)* – da Rússia, fundada em 1913.

Os melhores resultados alcançados entre 2014 e 2016 fazem parte das sociedades de classificação da IACS. Os dados de 2016 apontam para a manutenção, tendo a IACS demonstrado a sua qualidade ao assegurar os lugares da parte superior da tabela, dando continuidade ao seu sucesso. Cerca de 90% da frota mundial de transporte de mercadorias é periodicamente supervisionada por aquela organização, por seus serem membros e porque os navios construídos segundo as regras e vistorias desta Associação, são dotados de um símbolo que lhes confere a aptidão de navegar sem quaisquer restrições, constituindo um reforço na confiança que transmitem a todos.

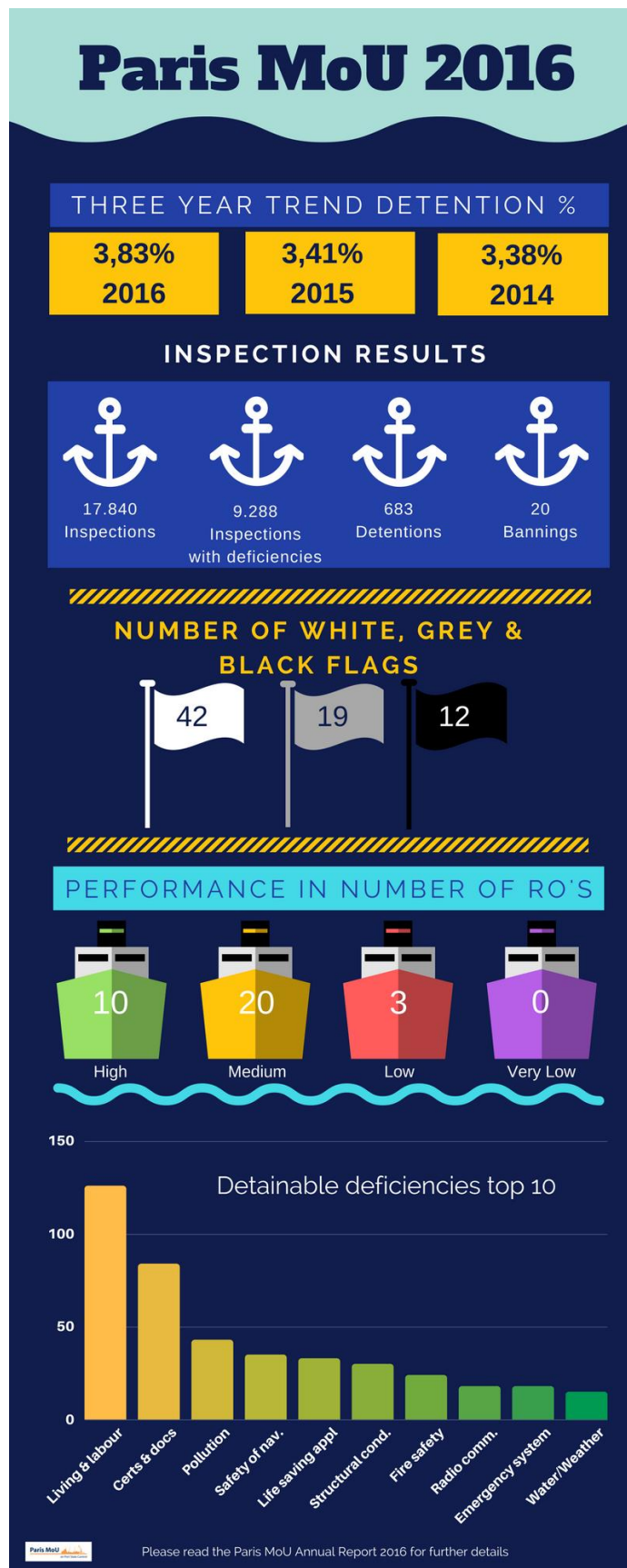


Ilustração 2 - "Infographic Paris Mou Annual 2016". Paris MoU (2017)

PARTE IV – O CENTRO INTERNACIONAL DE NEGÓCIOS DA MADEIRA

10. A CONSTITUIÇÃO DO CINM

Com o DL n.º 500/80, de 20 de Outubro, ficou autorizada a criação da Zona Franca Industrial da Madeira no Caniçal, um espaço industrial com 138 hectares com características específicas e um estatuto ultraperiférico, visto que a RAM é uma Região Ultraperiférica da União Europeia. Neste âmbito, as pretensões do Governo regional foram cruciais por irem de acordo aos objectivos da EU, como a procura do desenvolvimento sustentável assente no crescimento económico equilibrado. Desta forma e anos depois, o Decreto Regulamentar n.º 53/82, de 23 de Agosto, veio permitir a realização de actividades comerciais e financeiras na Zona Franca Industrial, ao regulamentar as atribuições e competências do Governo Regional em matéria de investimentos estrangeiros.

Em 1984 surgiu o CINM, comumente designado por Zona Franca Industrial da Madeira, apesar de ser um centro internacional financeiro desenvolvido dentro da ZFM. Com o propósito de atrair investimentos externos e de contribuir para a evolução do plano económico e social da Região, acabou por abandonar o carácter inicialmente mais fechado e territorial da zona franca. Mais tarde, a 12 de Junho de 1985, a entrada de Portugal na CEE veio consolidar a intenção do Governo madeirense relacionada com a aplicação do regime dos auxílios de Estado na ilha. No art. 107.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE), encontra-se prevista a incompatibilidade dos auxílios de Estado com o mercado interno europeu, com uma excepção: “Salvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.” Esta ressalva pretende a aplicação de tais auxílios para igualar as situações mais díspares nos termos do art. 349.º do TFUE: “Tendo em conta a situação social e económica estrutural [...] da Madeira [...], agravada pelo grande afastamento, pela insularidade, pela pequena superfície, pelo relevo e clima difíceis e pela sua dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, fatores estes cuja persistência e conjugação prejudicam gravemente o seu desenvolvimento, o Conselho, sob proposta da Comissão e após consulta ao Parlamento Europeu,

adotará medidas específicas destinadas, em especial, a estabelecer as condições de aplicação dos Tratados a essas regiões, incluindo as políticas comuns.”

E acrescenta: “Quando as medidas específicas em questão sejam adotadas pelo Conselho de acordo com um processo legislativo especial, o Conselho delibera igualmente sob proposta da Comissão e após consulta ao Parlamento Europeu.” No entanto, se os seus efeitos desencadearem desproporcionalidades no mercado, poderão mesmo vir a cessar, após uma devida ponderação das entidades competentes.

O CINM, integrado na totalidade no sistema jurídico português e europeu, o principal instrumento de modernização da economia regional, caracteriza-se pela atribuição de benefícios fiscais às empresas instaladas para melhorar as condições concorrenciais, como a possibilidade de evitar a dupla tributação através de Tratados internacionais ratificados por Portugal.

Para além das suas peculiaridades, a Madeira entre outras regiões similares, detém o estatuto de RUP consoante o consagrado nos arts. 52.º e 355.º do TFUE a par do o art. 349.º. As medidas incidem sobre as políticas aduaneiras, comerciais e fiscais, sem esquecer as dos domínios da agricultura e da pesca; as zonas francas; as condições de aprovisionamento em matérias-primas e bens de consumo de primeira necessidade, os auxílios estatais e as condições de acesso aos fundos estruturais e os programas da UE.

O Conselho da UE adoptará as medidas citadas, em linha de conta com as características e os condicionalismos especiais das regiões ultraperiféricas, sem colocar em causa a integridade e a coerência do ordenamento jurídico da União, incluindo o mercado interno e as políticas comuns.

O DL n.º 502/85, de 30 de Dezembro, veio conceder às empresas autorizadas a instalar-se na ZFM, a possibilidade de beneficiarem de benefícios fiscais em função dos critérios de prioridade económica ou social, definidos pelo Governo da Região. De seguida, o DL n.º 165/86, de 26 de Junho, veio atribuir benefícios fiscais de âmbito regional às empresas e aos seus sócios para a promoção e captação de investimentos na ZFM, no quadro das operações de capitais, do investimento estrangeiro e da transferência de tecnologia e ainda, sobre a segurança social.

Além disso, às empresas estrangeiras registadas na zona franca, aos seus titulares e aos seus sócios, ficou garantida a liberdade de repatriação de capitais investidos e de lucros, de transferência de fundos de operações comerciais, a ausência de uma restrição referente à importação de capitais e a simplificação dos respectivos procedimentos administrativos.

O Decreto Legislativo Regional n.º 22/86/M, de 2 de Outubro, efectivou o regime de adjudicação da administração e exploração da ZFM e autorizou o Governo da Região a regulamentar sobre as condições de exercício das suas actividades e em 1987, com o Decreto Regulamentar Regional (DRR) n.º 21/87/M, de 5 de Setembro, foi aprovado o Regulamento das Actividades Industriais e de Serviços Integrados no Âmbito Institucional da ZFM.

De natureza industrial e constituído por um conjunto de actividades relacionadas com a livre importação e exportação de mercadorias, inicialmente o CINM era composto pela Zona Franca Industrial da Madeira, pelo MAR, pelos Serviços Internacionais e pelos Serviços Financeiros constituídos por instituições de crédito, sociedades financeiras, seguradoras e gestoras de fundos de pensões com as suas sucursais, agências ou escritórios de representação, apesar destes últimos terem sido excluídos dos benefícios fiscais desde 2003 e descontinuados a partir de 2011.

Do CINM fazem parte as actividades industriais da ZFM como a transformação, a armazenagem, a distribuição e a montagem de mercadorias. No âmbito do MAR, o registo de navios e os contratos conexos com a actividade, consistem no foco principal. Já dos Serviços Internacionais faziam parte as actividades comerciais não financeiras. Os Serviços Financeiros englobavam as actividades bancárias ligadas à intermediação financeira, as de seguros e as de intra-grupos, incorporados por centros de coordenação, de tesouraria e de distribuição. Foi o DRR n.º 16/87/M, de 13 de Julho, que aprovou o Regulamento das Actividades Financeiras *Offshore* Integradas no âmbito da ZFM enquanto o DL n.º 234/88, de 5 de Julho, instituiu o Regulamento das Actividades Industriais, Comerciais e de Serviços Integradas na ZFM.

A concessão da ZFM foi celebrada através de um contrato administrativo de concessão a 8 de Abril de 1987 entre a RAM e a SDM, uma sociedade privada criada em 1984 por 25% de investidores públicos e 75% de privados, responsáveis pela exploração, gestão, administração e promoção do CINM, com uma produção de

efeitos até 2017, tendo uma equipa em muito responsável pelo sucesso global do CINM.

Entretanto, foi ainda criada uma delegação aduaneira junto da ZFM e um posto fiscal para a fiscalização aduaneira. Na sua celebração ficou estipulado que as questões emergentes das licenças concedidas seriam resolvidas por um Tribunal Arbitral. Além do mencionado e em consonância com o Governo Regional, a SDM participa na emissão de licenças desde 1986 para a instalação e para o funcionamento das empresas naquele espaço.

É também a cobradora de taxas de instalação anuais e derivadas da instalação de empresas e do registo de embarcações, constituindo fonte de receita pública. A SDM assistiu à renovação da sua concessão no final de 2017, levada a cabo pelo Governo Regional da Madeira, ocupando-se de novo com a administração, gestão e promoção do CINM. O executivo madeirense optou, todavia por instituir certas alterações:

- O Governo Regional passou a deter 49% e a concessionária 51%, ficando o CINM atribuído à entidade privada;
- Ao nível da participação da Região no capital, esta passou a deter 62% e os accionistas privados 38%;
- Na repartição das taxas e dos dividendos a R.A.M. assegurou 62,1% dessa receita e os accionistas privados 37,9%, vendo reduzida a sua participação nos rendimentos da exploração e da gestão da ZFM;
- As receitas provenientes das taxas cobradas às empresas inscritas no CINM passaram a ser detidas em 15% e a reverter directamente para os cofres da Região, à volta de mais de três milhões de euros anuais, um aumento significativo de 74%.

Estas inovações terão a duração inicial de uma década. O prazo da concessão poderá ser renovado em 2027, por mais cinco anos, por iniciativa do Governo Regional. Caso não se verifique a renovação, a concessionária não terá direito a qualquer indemnização em contrapartida, tendo no final, de devolver à Região todos os direitos e bens que a integram.

Em caso de colisão, o regime fiscal do CINM prevalece sobre o regime geral ou perante outro regime especial, dado o seu carácter privilegiado. Sobre o seu regime

fiscal vantajoso, nem a Comissão Europeia, nem o Conselho Europeu consideram o CINM como um paraíso fiscal pois permite a participação de empresas residentes em Portugal e encontra-se sujeito a um controlo efectuado por entidades oficiais, como o Banco de Portugal e a Comissão de Mercado dos Valores Mobiliários, estando incumbido de prestar informações.

O CINM encontra-se obrigado à fiscalização e à supervisão da correcta aplicação das normas nacionais e europeias com vista à prevalência da estabilidade e da clareza no seu ambiente de negócios.

Frequentemente designado como detentor de um paraíso fiscal, apesar de não constar em nenhuma lista oficial das organizações internacionais competentes sobre o assunto, Portugal não consta na Portaria do Ministro das Finanças n.º 345-A/2016, publicada a 30 de Dezembro de 2016. Daquele diploma resulta a lista de países, territórios e regiões sujeitas a regimes jurídicos de tributação privilegiada ou comumente designada por lista de paraísos fiscais, nos termos do disposto no art. 63.º - D da Lei Geral Tributária. A lista entrou em vigor a 1 de Janeiro de 2017 e é composta pelos seguintes territórios:

- 1 - Andorra;
- 2 - Anguilha;
- 3 - Antígua e Barbuda;
- 4 - Antilhas Holandesas;
- 5 - Aruba;
- 6 - Ascensão;
- 7 - Bahamas;
- 8 - Bahrain;
- 9 - Barbados;
- 10 - Belize;
- 11 - Ilhas Bermudas;
- 12 - Bolívia;
- 13 - Brunei;
- 14 - ilhas do Canal (Alderney, Guernsey, Jersey, Great Stark, Herm, Little Sark, Brechou, Jethou e Lihou);
- 15 - ilhas Caimão;
- 16 - ilhas Cocos o Keeling (Revogado);

- 17 - ilhas Cook;
- 18 - Costa Rica;
- 19 - Djibouti;
- 20 - Dominica;
- 21 - Emiratos Árabes Unidos;
- 22 - ilhas Falkland ou Malvinas;
- 23 - ilhas Fiji;
- 24 - Gâmbia;
- 25 - Grenada;
- 26 - Gibraltar;
- 27 - ilha de Guam;
- 28 - Guiana;
- 29 - Honduras;
- 30 - Hong Kong;
- 31 - Jamaica;
- 32 - Jordânia;
- 33 - ilhas de Queshm;
- 34 - ilha de Kiribati;
- 35 - Koweit;
- 36 - Labuan;
- 37 - Líbano;
- 38 - Libéria;
- 39 – Liechtenstein (Revogado);
- 40 – Ilhas Maldivas (Revogado);
- 41 - Ilhas Marianas do Norte;
- 42 - Ilhas Marshall;
- 43 - Maurícias;
- 44 – Mónaco;
- 45 - Monserrate;
- 46 - Nauru;
- 47 - ilhas Natal;
- 48 - ilha de Niue;
- 49 - ilha Norfolk;
- 50 - Sultanato de Oman;
- 51 - ilhas do Pacífico não compreendidas nos restantes números;

- 52 - ilhas Palau;
- 53 - Panamá;
- 54 - ilha de Pitcairn;
- 55 - Polinésia Francesa;
- 56 - Porto Rico;
- 57 - Qatar;
- 58 - ilhas Salomão;
- 59 - Samoa Americana;
- 60 - Samoa Ocidental;
- 61 - ilha de Santa Helena;
- 62 - Santa Lúcia;
- 63 - São Cristóvão e Nevis;
- 64 - São Marino;
- 65 - ilha de São Pedro e Miquelão;
- 66 - São Vicente e Granadinas;
- 67 - Seychelles;
- 68 – Suazilândia;
- 69 - ilhas Svalbard (Arquipélago de Spitsbergen e ilha de Bjornoya);
- 70 - ilha de Tokelau;
- 71 - Tonga;
- 72 - Trinidad e Tobago;
- 73 - ilha Tristão da Cunha;
- 74 - ilhas Turks e Caicos;
- 75 – Ilha Tuvalu (Revogado);
- 76 - República de Vanuatu;
- 77 - ilhas Virgens Britânicas;
- 78 - ilhas Virgens dos Estados Unidos da América;
- 79 - República Árabe do Yémen.

A remoção de Jersey, da ilha de Man e do Uruguai prendeu-se com a adesão voluntária desses territórios à troca de informações fiscais no âmbito da EU e da OCDE, à adesão do Uruguai à Convenção para Evitar a Dupla Tributação e Prevenir a Evasão Fiscal e da parte de Jersey e da ilha de Man a Acordos sobre Troca de Informações em Matéria Fiscal, a par daqueles territórios serem membros do Fórum Global sobre Transparência e Troca de Informações para efeitos Fiscais e de já terem

sido considerados como territórios dispostos a colaborar com aquelas entidades. As jurisdições de Guernsey, Gibraltar, ilhas Cayman, ilhas Virgens Britânicas, Santa Lúcia, Bermudas, Hong Kong e San Marino podem ser as próximas a saírem da lista supra citada estarem a aplicar, na sua maioria, os requisitos acima mencionados, diminuindo a lista de paraísos fiscais do Mundo.

A OCDE é uma entidade internacional composta por vários países de diversos continentes, existente desde 1961, sendo pautada pelos princípios da democracia representativa e da economia livre de mercado. Visa a expansão da economia, o progresso individual e a manutenção da estabilidade financeira. Auxilia os países menos desenvolvidos na procura do crescimento e produtividade. No fundo, privilegia a cooperação e a assistência a nível governamental e empresarial em prol das boas práticas económicas internacionais. Expressa-se através de recomendações de carácter facultativo, de Tratados de cariz obrigatório e de decisões obrigatórias e permanentes. A sua missão tem incidido sobre a luta contra a corrupção e o branqueamento de capitais, privilegiando a ética e a legalidade. A publicação e divulgação da lista da OCDE pretende intensificar a cooperação internacional, realçando as jurisdições com ausência de tributação, falta de transparência e disposições legais impeditivas da troca de informações sobre os contribuintes beneficiários, enfatizando a opacidade e a corrupção.

11. DO REGIME I AO IV

Em 1987 foi aprovado o primeiro regime do CINM (Regime I), tendo vigorado de 1989 a 31 de Dezembro de 2011. Nesta época os benefícios recaíram em particular na isenção do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Singulares (IRS) e do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Colectivas (IRC) aplicável às quatro actividades do CINM e ainda, da isenção da tributação dos juros e dividendos repartidos, sem limitações previstas para a aplicação dos benefícios.

Em 1988, o CINM instituiu as *trusts companies*, sociedades estrangeiras estabelecidas em regimes tributários mais favoráveis com vista a uma melhor administração e protecção do seu património, com o DL n.º 352-A/88, de 3 de Outubro, alterado pelo DL n.º 264/90, de 31 de Agosto, disciplinador da constituição e do funcionamento de sociedades ou de sucursais, exclusivas a pessoas colectivas, deste tipo na ZFM. As *trusts companies*, sujeitas a registo, visam a transmissão de bens de uma pessoa para outra, com o intuito desta última administrar ou dispor desses bens em proveito de um terceiro.

Com esta implementação foi adoptada uma característica própria do sistema jurídico inglês partilhado entre os países pertencentes à Comunidade das Nações, geralmente encontrada em centros de negócios com condições atractivas para os investidores internacionais. O instituto em causa foi constituído com base no princípio da extraterritorialidade, sem interferência na lei interna portuguesa, além de que, em princípio, o seu beneficiário não é uma pessoa jurídica com sede em território português.

No fim da década de oitenta, a ZFM ficou com seu o Estatuto de Benefícios Fiscais (EBF) definido, entretanto alterado pelo DL n.º 215/89, de 1 de Julho, mais concretamente nos arts. 33.º, 36.º e 36.º-A, vigente até 31 de Dezembro de 2011, estabelecendo a isenção do IRS, do IRC e do Imposto do Selo para as entidades instaladas na ZFM, ficando igualmente isentas da Contribuição Autárquica sobre os prédios ou parte deles destinados à realização dos seus fins.

Actualmente o EBF consiste num conjunto de incentivos fiscais estatais com a finalidade de atrair empresas competitivas, abrindo o mercado à globalização através da manutenção da taxa de imposto do IRC (5%) e dos limites para a aplicação desta redução, da isenção de retenção na fonte quanto a dividendos e a juros pagos (a não

ser que os accionistas residam em Portugal ou em territórios com uma tributação privilegiada) e da isenção de outros impostos como o de Selo, o Municipal sobre Imóveis, o Municipal sobre as Transmissões Onerosas de Imóveis, as Derramas (Regional e Municipal) e de outras taxas sujeitas a uma limitação de 80% por tributo, acto ou período.

Os benefícios do EBF são concedidos mediante o preenchimento de requisitos impostos pela ZFM: as empresas instaladas devem elaborar e exhibir, se solicitado pelas entidades competentes, uma contabilidade organizada para ser possível identificar as mercadorias, os seus movimentos, as suas operações e para distinguir o lucro obtido na actividade licenciada e exercida naquele espaço, considerando o objecto social da actividade em causa; deve inexistir uma ligação entre o rendimento auferido na ZFM face ao resto do país; a firma em causa e a sua actividade devem ser idóneas; na zona franca só podem ser consumidas ou utilizadas mercadorias nacionais ou nacionalizadas, sob pena de sanções dado que a mercadoria aí existente é considerada exterior ao território aduaneiro.

O Regime II introduziu limites à concessão de benefícios fiscais consoante a proporção entre o investimento realizado e a criação de postos de trabalho estipulada por lei. Com efeito, veio aplicar novas taxas reduzidas de IRC para as entidades que satisfizessem duas condições mínimas entre as seguintes: adoptar inovações tecnológicas; introduzir novos métodos de fabrico ou de gestão; apoiar a implantação de novas actividades de elevado valor acrescentado; utilizar mão-de-obra de alta qualificação; melhorar as condições ambientais ou criar pelo menos 15 postos de emprego, durante cinco anos, no mínimo. Os Rendimentos das Sociedades Gestoras de Participações Sociais (SGPS) eram tributados em IRC, salvas as excepções à lei. Este regime ficou associado a uma perda de competitividade em comparação devido à exclusão da sua aplicação aos Serviços Financeiros conotados como prejudiciais por entidades nacionais e internacionais, dada a inexistência do seu quadro jurídico fiscal.

A propósito daquela extinção, entre 2003 e 2006, com efeitos até 31 de Dezembro de 2011, já sem os Serviços Financeiros, surgiu o Código de Conduta da Fiscalidade das Empresas na mesma fase da publicação do relatório *“Harmful Tax Competition: An Emerging Global Issue”* da OCDE pela presunção existente de prejudicialidade das zonas francas. Estes documentos foram elaborados com o intuito de fomentar a cooperação internacional através de recomendações legislativas relativas às práticas

internas de cada território, no sentido de consolidar uma maior interajuda fiscal. O diploma e o relatório elaborado através do Grupo do Código de Conduta e do Fórum da OCDE para as Práticas da Concorrência Fiscal Prejudicial, pretendiam dismantelar os serviços financeiros irregulares do ponto de vista fiscal, por via de cláusulas suspensivas e de cláusulas de dismantelamento. Em consequência, as actividades financeiras levadas a cabo no Regime I do CINM foram extintas.

O Regime III vigorou entre 1 de Janeiro de 2007 e 31 de Dezembro de 2013, com produção de efeitos até o final de 2020. Caracterizado pelo aumento de algumas taxas, consagrou também uma dedução à colecta de 50% para as entidades licenciadas entre 1 de Janeiro de 2007 e 31 de Dezembro de 2014, voltando a insistir no preenchimento de duas condições ou mais, com vista ao fortalecimento do CINM.

A par daquelas alterações, o Regime III veio consagrar a isenção de impostos ligados à aquisição de bens imobiliários para o estabelecimento das entidades na ZFM. No entanto, os benefícios especiais estavam limitados por requisitos de elegibilidade no âmbito da criação de postos de trabalho, ficando definido o valor máximo da incidência sobre a matéria colectável consoante o investimento das entidades na área. Ao longo dos anos foram acrescentadas disposições vantajosas nos termos do reforço da atractividade do CINM, considerando a sua contribuição para a receita global da Região, através da tributação dos lucros das empresas. No entanto, a manutenção da restrição de benefícios em função dos limites de investimento, obteve efeitos contrários aos pretendidos pois configurou-se como um desincentivo à permanência de empresas ou à instalação de novas empresas no CINM e num incentivo à promoção de zonas semelhantes, como Chipre ou a ilha de Malta, mais simplificadas.

Em 2014, surgiu o Plano de Ação RUP 2020 de harmonia com alguns Fundos Europeus como o Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, o Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, entre outros, para implementar uma estratégia de desenvolvimento com competitividade e inovação, desenvolvimento sustentável e qualificação profissional.

Tal Plano visa a preservação e o reforço da competitividade do CINM permitindo um crescimento económico inteligente, sustentável e inclusivo. O foco incide na afirmação da Madeira como plataforma empresarial e centro logístico facilitador da internacionalização da sua economia, pela aplicação das bases de desenvolvimento das RUP, os princípios Cayenne. Estes são compostos pelo princípio da igualdade de

oportunidades, da coerência e da valorização das potencialidades, estabelecidos desde 1999 no Memorando de Cayenne. Adoptado pelos Presidentes das RUP's, naquele Memorando constam “[...] os princípios de acção pertinentes para elaborar uma estratégia a favor do desenvolvimento das Regiões Ultraperiféricas (RUP) na base do n.º 2 do art. 299.º do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia (Tratado de Roma) [...]”. Actualmente juntam-se-lhes dois novos princípios, o da proporcionalidade e o da realidade da Ultraperiferia. Este Memorando pretende fazer evoluir o regime da ZFM até 2020 do tipo I com controlos de entrada e de saída de todas as mercadorias, para o tipo II com um controlo baseado num regime de depósito em alfândegas e de contabilidade das mercadorias, manter e melhorar estes dispositivos com base na acessibilidade, integração regional e competitividade. O objectivo reside no seguinte: “A prorrogação das medidas relativas à suspensão temporária dos direitos autónomos da pauta aduaneira comum para um certo número de produtos industriais destinados a equipar as zonas francas existentes nas RUP e para as mercadorias destinadas a serem submetidas a um certo nível de transformação, assim como a aplicação deste tipo de medidas às restantes regiões, como meio de desenvolvimento das actividades de transformação; [...]”.

Assim, a vontade política partilhada entre a UE e as regiões em apreço, deve-se ao facto de aquela reflectir a coerência e eficácia das políticas comunitárias aplicadas, como meio das RUP darem à UE o seu contributo, sempre com atenção às particularidades de cada região, à luz do princípio da proporcionalidade.

Daí a necessidade de avaliação posterior das medidas implementadas ser adequada para adaptar o sistema de incentivos às necessidades regionais. As soluções a nível comunitário para as questões da ZFM revestem grande importância na materialização das perspectivas de desenvolvimento das RUP, num contexto de globalização, como as alterações climáticas ou os desequilíbrios demográficos.

O Regime actual, como os anteriores, está autorizado a funcionar desde que Portugal cumpra as disposições do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 16 de Junho de 2014, sobre a compatibilidade de categorias de auxílio com o mercado interno em consonância com preceituado nos arts. 107.º e 108.º do Tratado. A permissão da Comissão Europeia no exercício do seu poder discricionário, além demonstrar o cumprimento da legislação em vigor, concede uma certeza jurídica e uma segurança adicional aos investidores no CINM.

A essência do Regulamento centra-se no seguinte: “O presente regulamento deve permitir uma melhor priorização das atividades relacionadas com a execução dos auxílios estatais e uma maior simplificação e deve reforçar a transparência, a avaliação eficaz e o controlo da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais a nível nacional e da União, preservando as competências institucionais da Comissão e dos Estados-Membros. De acordo com o princípio da proporcionalidade, o presente regulamento não excede o necessário para atingir tais objetivos”. Logo, a Comissão deve demonstrar que o auxílio é adequado aos fins propostos e correspondente ao n.º 3 do art. 107.º do diploma citado.

A compatibilidade do regime de auxílios de Estado com o mercado comum é permanentemente vigiada, devendo o Estado-Membro (EM) contribuir com a entrega de relatórios anuais. Quem decide se o regime se mantém compatível com o mercado interno ou não, é a Comissão. O EM, a pedido daquela entidade pode ter mesmo de o alterar ou extinguir.

O Regime IV foi instituído pela Lei n.º 64/2015, de 1 de Julho e altera o EBF. É aplicável às entidades licenciadas entre 1 de Janeiro de 2015 até 31 de Dezembro de 2020 e produz efeitos entre a primeira data e 31 de Dezembro de 2027, tendo as entidades têm os seus rendimentos tributados em IRC até 31 de dezembro de 2027 à taxa de 5% relativamente às actividades industriais, comerciais, de transportes marítimos e aéreos e aos serviços de natureza não financeira.

Este regime mantém a aplicação do preenchimento de dois requisitos para beneficiarem da dedução de 50% à colecta do IRC, tais como a contratação de recursos humanos qualificados e a criação de pelo menos, quinze postos de trabalho, mantidos ao longo de um mínimo de cinco anos. O incentivo reside na sujeição da base de incidência das taxas reduzidas de IRC a um limite máximo de matéria colectável, dependendo do número de postos de trabalho criados.

Tabela 6 - “Benefícios Fiscais -Requisitos”.

Postos de Trabalho	Investimento Mínimo	Limite
1 – 2	€75.000	€2.730.000
3 a 5	€75.000	€3.550.000
6 a 30	-	€21.870.000
31 a 50	-	€35.540.000
51 a 100	-	€54.680.000
Mais de 100	-	€205.500.000

Fonte: *SDM*

De acordo com a Comissão Europeia, as entidades licenciadas ficam sujeitas a um limite máximo anual no tocante aos benefícios fiscais, tendo em conta o valor acrescentado bruto das actividades desenvolvidas, os custos anuais da mão-de-obra envolvida ou o volume anual de negócios das empresas em causa. Os demais benefícios passam pela tributação de um máximo de 80% quanto a outros impostos, como o Imposto do Selo, o Imposto Municipal sobre Imóveis, o Imposto Municipal sobre Transmissões Onerosas de Imóveis, a Derrama Regional e a Municipal. Até o fim de Dezembro de 2027, os sócios e os accionistas das empresas licenciadas na ZFM, beneficiam de isenção no IRS ou no IRC, com a excepção das tributações de lucros e de outros rendimentos, desde que preencham os trâmites legais nesse sentido. Sobre o MAR, as inovações centram-se na isenção de impostos sobre os rendimentos e beneficiam de um regime flexível de Segurança Social, segundo o qual não é obrigatória a contribuição para o regime da Segurança Social nacional, se os armadores e os tripulantes não forem portugueses, contando que estejam protegidos por outro regime, público ou privado. Já os tripulantes de nacionalidade portuguesa ou a residir em Portugal estão sujeitos a uma taxa de 2,7% de contribuição, repartida entre o trabalhador e a entidade patronal, ficando esta última responsável por 2%.

Consoante os dados disponíveis do Banco de Portugal, ao todo o CINM representa cerca de 12% do total de investimento externo feito no País, uma percentagem superior à média nacional, representando mais de duzentos milhões euros. Os Serviços Internacionais e de Navegação são os sectores com mais sucesso nos mercados externos. A actual legislação aliada ao mérito das actividades promocionais do CINM junto de mercados competitivos com economias mais maduras, veio fomentar a entrada de empresas de todo o Mundo no mercado comunitário. Dessa

forma, desde 2014 tem-se registado uma maior adesão de novas empresas em especial do continente europeu, embora a América Latina tenha investido consideravelmente no CINM.

Origem do Investimento no CINM (2014)

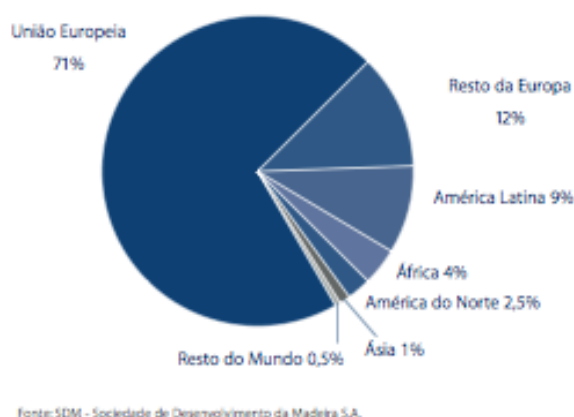


Ilustração 3 - "Origem do Investimento no CINM (SDM)

Os resultados obtidos são muito significativos e demonstram de forma evidente e incontornável a grande importância do CINM. (...) Sublinhe-se, em particular, que o sector do *shipping* tem conhecido um grande crescimento. (...) Em 2015 cresceu 22,7%, passando de 325 embarcações para um total de 399 (...)."⁹

As previsões apontam para a continuidade do sucesso, aliada a uma atitude de colaboração com transparência, suportada por vários estudos europeus.

O Regime actual está focado na recuperação da competitividade e na preservação da atractividade do CINM, abalada pela instabilidade legislativa e demora nas negociações dos auxílios de Estado devido a exigências legais bloqueadoras das operações, em consequência do Governo da República ter eliminado os incentivos fiscais à Madeira, apesar de estarem autorizados pela Comissão Europeia e que se prolongavam para além de 2011.

⁹PALMA, Clotilde Celorico – Características fundamentais do novo Regime do Centro Internacional de Negócios da Madeira

– Avanços e recuos legislativos; atratividade fiscal e fuga de empresas; o contributo decisivo para o desenvolvimento regional: eis alguns tópicos que aqui encontrará desenvolvidos. Lisboa: Ordem dos Contabilistas Certificados, Gabinete de Estudos, Revista Contabilista n.º 293, Art., Fevereiro de 2016.

Em 2012 o CINM sofreu a perda de mais de mil empresas geradoras de cerca de mil postos de trabalho, deslocando-se a maioria para com regimes mais benéficos, como o Chipre, a Holanda, as Ilhas Cayman, o Luxemburgo, Malta e a Suíça. Como exemplos, saiu a tabaqueira brasileira Sousa Cruz, um dos grandes grupos da América do Sul, a companhia suíça de relógios Swatch e a Yahoo, empresa norte-americana relacionada com serviços de Internet. Não obstante, os resultados melhoraram e com o novo quadro legislativo foram atraídas mais de cem novas empresas e adaptadas outras já anteriormente licenciadas. Quanto ao MAR, este sector registou uma melhoria significativa na sua posição, colocando-se entre os registos internacionais de melhor qualidade sediados na UE, na terceira posição, a seguir a Malta e ao Chipre.

PARTE V – O REGISTO INTERNACIONAL DE NAVIOS DA MADEIRA MAR

12. AS CARACTERÍSTICAS DO MAR

O DL n.º 96/89, de 28 de Março, entretanto republicado pelo DL n.º 234/2015, de 13 de Outubro e complementado pela Portaria n.º 715/89, de 23 de Agosto, instituiu o MAR como o segundo registo de navios português e o primeiro internacional do país. A sua criação prendeu-se com a necessidade de travar o êxodo de navios nacionais para registos especiais e de conveniência estrangeiros, tendo resultado de igual modo, da tentativa de recuperar navios e de angariar outros novos, a par dos seus armadores. O MAR não é designado como uma bandeira de conveniência, devendo o seu sucesso à sua desburocratização e custos reduzidos, mantendo as exigências de segurança das convenções internacionais.

A distinção principal entre o MAR e o registo convencional de navios do país reside no regime específico do primeiro. O registo convencional detém um sistema de registo duplo segundo o disposto no art. 72.º do DL n.º 265772, de 31 de Julho, à luz do qual o registo administrativo antecede o comercial. As embarcações sujeitam-se ao registo de propriedade nas repartições marítimas da Autoridade Marítima Nacional, onde adquirem o livrete ou o título de propriedade do navio, além do direito a arvorar a bandeira nacional. Segue-se o registo nas Conservatórias do registo comercial, acto posterior onde a matrícula comercial do navio é averbada no livrete da embarcação. O MAR também detém o princípio do duplo registo, cabendo o registo administrativo técnico à Comissão Técnica do MAR, onde o navio adquire o direito a arvorar a bandeira portuguesa e o registo comercial à Conservatória do Registo Comercial da Zona Franca da Madeira (CRCZFM), possibilitando o registo dos factos que consubstanciam direitos reais sobre o navio. O MAR admite o registo de embarcações mercantes e recreio, o que não se verifica no registo convencional.

Na dependência dos Ministérios da Justiça e do Mar é um registo cuja competência está centrada no serviço de registo de navios, realizados na Conservatória do Registo Comercial privativo da ZFM, instituída pelo DL n.º 234/88, de 5 de Julho, a par de um Cartório Notarial, detendo os seus serviços de registos e notariado privativos com competência para a prática de actos notariais referentes às entidades a operar no CINM. Esta Conservatória tem competência para a prática de todos os actos da competência das Conservatórias do Registo de Comercial quanto às entidades que

operem no âmbito da ZFM, englobando o registo de instrumentos de gestão fiduciária, desde que fique registada uma entidade que opere na ZFM como gestora fiduciária.

Os actos de registo comercial na ZFM são publicados na 4.ª Série do Jornal Oficial da RAM após o envio do registo pela Conservatória do Registo Comercial.

O art. 3.º, n.º 1 do DL 96/89, de 28 de Março, define os objectivos do MAR:

- Efectuar o registo de navios de comércio, incluindo os contratos de construção e das embarcações de recreio;
- Fiscalizar as condições técnicas dos navios, de acordo com as Convenções internacionais vigentes na ordem jurídica portuguesa ou a legislação nacional aplicável aos navios não abrangidos por aquelas;
- Efectuar inspecções aos navios;
- Proceder à tributação de indicativos de chamada;
- Proceder à atribuição e reserva dos nomes e números de registos dos navios;
- Emitir os certificados dos navios;
- Emitir, validar e controlar os papéis de bordo;
- Fixar as lotações mínimas dos navios e emitir os respectivos certificados;
- Fazer matrícula das tripulações;
- Reconhecer os certificados técnicos emitidos por administrações marítimas estrangeiras referentes à actividade das marinhas de comércio e de recreio;
- Efectuar a inscrição dos factos jurídicos a eles sujeitos e referentes aos navios registados;
- Realizar os demais actos inerentes às obrigações do registo.

Os navios egistados no MAR exercem a sua actividade na ZFM e arvoram a bandeira portuguesa, reforçando a marinha de comércio nacional. Caso exista uma situação em que existe mais do que um elemento de conexão e esse esteja ligado a ordem jurídica diversa da portuguesa, o art. 11.º do ELN deve ser aplicado.

Ali podem registar-se todas as pessoas singulares e colectivas proprietárias ou representantes dos navios comerciais de transporte marítimo de pessoas e bens (o mesmo não se aplica aos navios de pesca), as embarcações de recreio, os iates comerciais e as plataformas petrolíferas. As entidades conexas com o transporte marítimo, desde as sociedades às suas formas de representação legal, também podem registar-se no MAR, não sendo obrigadas a ter a sua sede social na ilha da Madeira. Uma evidência do mencionado, está na rede de correspondentes da SDM existentes na Europa, com vista a auxiliar os armadores que pretendam registar os seus navios no MAR.

A propósito, a Lei n.º 89/2017, de 21, de Agosto, referente ao Regime Jurídico do Registo Central do Beneficiário Efectivo que veio transpor o capítulo III da Directiva (EU) 2015/849, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Maio de 2015, procedeu à alteração de Códigos e de outros diplomas legais, com o intuito de deter, através do Registo Central do Beneficiário Efectivo, uma base de dados com informação sobre as pessoas singulares que detêm, de forma indirecta ou através de um terceiro, a propriedade ou o controlo efectivo das entidades a ele sujeitas, sob pena de sanções e responsabilização criminal e civil.

De acordo com o disposto no n.º 1 do art. 3.º da lei acima mencionada, são várias as entidades sujeitas ao RCBE, incluindo os instrumentos de gestão fiduciária e as sucursais financeiras exteriores registadas na ZFM, encontrando-se sujeitas ao disposto no art. 10.º e seguintes do diploma em análise. As entidades têm o dever de declarar, nos momentos previstos e com a periodicidade fixada no respectivo regime, a informação sobre os seus beneficiários efectivos, assim como todas as circunstâncias indiciadoras dessa qualidade e o interesse económico detido. Todo os dados recolhidas serão alvo da protecção de dados e sujeita ao devido dever de sigilo.

O n.º 2 do art. 11.º do referido DL n.º 96/89, de 28 de Março, preceitua: “Nos casos em que a sede social se situa fora da RAM devem aquelas entidades dispor localmente de sucursal, delegação, agência ou qualquer outra forma de representação, dotada de todos os poderes necessários para, perante as autoridades do Estado ou da RAM e perante terceiros, assegurar uma representação plena, com escolha de domicílio particular para o efeito.” Os poderes indicados englobam a obrigatoriedade de receber citações.

A não constituição de uma sociedade no CINM não obsta ao registo de um navio aí, pois no MAR podem registar-se as entidades licenciadas e as não licenciadas inseridas na ZFM. Outro factor conexo está relacionado com os membros da administração, direcção ou agência das entidades citadas pois não ficam sujeitos a requisitos de nacionalidade ou de residência, ponto atractivo para os investidores externos.

As entidades em causa são regidas pelo Código das Sociedades Comerciais e pelo DL n.º 248/86, de 25 de Agosto, responsável pela criação do Estabelecimento Mercantil Individual de Responsabilidade Limitada, instituto preconizador da separação entre o património pessoal da pessoa singular e entre o património afecto ao estabelecimento individual de responsabilidade limitada, na condição do princípio da separação patrimonial ser respeitado em caso de insolvência.

Ambos os diplomas mencionados não podem contrariar o disposto no DL n.º 96/89, de 28 de Março, sobre o MAR e o regime de registo e de funcionamento das sociedades e demais entidades licenciadas no âmbito institucional da ZFM, como o Decreto Regulamentar n.º 53/82, de 23 de Agosto, a regulamentar o funcionamento da zona franca, os tipos de actividade a desenvolver naquele espaço e o seu regime aduaneiro.

Todas as entidades mencionadas, desde as sociedades às suas formas de representação legal, a exercer actividades na indústria do transporte marítimo ou da marinha de recreio na RAM fazem parte da ZFM desde que estejam devidamente licenciadas para operar no CINM. A sua constituição e o seu funcionamento dependem de autorização do Governo Regional da Madeira, do pagamento de uma taxa de instalação e de uma taxa anual de funcionamento, dividindo-se em taxa fixa e variável, definida pelos órgãos de governo próprio da Região.



Taxas aplicáveis ao registo de navios comerciais

Os navios registados e a registar no MAR ficam sujeitos às seguintes taxas:

1- Pelo registo inicial ou renovação de registo de um navio são devidas taxas nos seguintes montantes:

- a) Taxa fixa no valor de 1.800 euros;
- b) Taxa variável:

Escalão	Taxa por Escalão
Até 250 TAL	225 euros
De 250 até 2.500 TAL	0,90 euros por TAL
De 2.500 até 10.000 TAL	0,70 euros por TAL
De 10.000 até 20.000 TAL	0,50 euros por TAL
De 20.000 até 30.000 TAL	0,30 euros por TAL
Acima de 30.000 TAL	0,10 euros por TAL

TAL= Tonelada de Arqueação Líquida

2 - Pela taxa de manutenção anual são devidos os seguintes montantes:

- a) Taxa fixa no valor de 1.400 euros;
- b) Taxa variável:

Escalão	Taxa por Escalão
Até 250 TAL	200 euros
De 250 até 2.500 TAL	0,80 euros por TAL
De 2.500 até 20.000 TAL	0,40 euros por TAL
Acima de 20.000 TAL	0,25 euros por TAL

TAL= Tonelada de Arqueação Líquida



Ilustração 4 - "Taxas Aplicáveis ao Registo de Navios Comerciais" (SDM).



3 - O valor das taxas a aplicar aos navios de passageiros, rebocadores e outras embarcações auxiliares é o referido nos números 1 e 2, acrescido de, respectivamente, 15% no número 1 e 30% no número 2.

Outras taxas serão aplicáveis na emissão, reconhecimento ou renovação pela Comissão Técnica do MAR de diversos documentos, declarações e certificados, assim como nas inspeções a bordo dos navios registados ou a registar no MAR.

Taxas aplicáveis ao registo de iates

Dependendo da actividade a que se destina a utilização do iate – actividades de recreio ou comerciais – as taxas aplicáveis serão as seguintes:

1- As embarcações de recreio com fins lúdico-desportivos ficam subordinadas:

- a) A uma taxa inicial devida pela inscrição no registo, no valor de 500 euros;
- b) A uma taxa anual devida pela manutenção do registo:
 - i) Para as embarcações de recreio de comprimento não inferior a 7 metros e até 24 metros, no valor de 500 euros;
 - ii) Para as embarcações de recreio de comprimento superior a 24 metros, no valor de 500 euros acrescido de 2 euros.



Ilustração 5 - "Taxas Aplicáveis ao Registo de Iates" (SDM).



2 - As embarcações de recreio com fins comerciais ficam subordinadas às seguintes taxas:

a) Pelo registo inicial ou renovação de registo:

i) Taxa fixa no valor de 1.250 euros;

ii) Taxa variável:

Escalão	Taxa por Escalão
Até 250 TAB	200 euros
Acima 250 TAB	0,75 euros por TAB

TAB= Tonelada de Arqueação Bruta

b) Pela manutenção anual do registo:

i) Taxa fixa no valor de 1.000 euros;

ii) Taxa variável:

Escalão	Taxa por Escalão
Até 250 TAB	200 euros
Acima 250 TAB	0,75 euros por TAB

TAB= Tonelada de Arqueação Bruta

3- As embarcações de recreio que sejam propriedade de entidades licenciadas no âmbito institucional da Zona Franca da Madeira beneficiarão de isenção da taxa inicial de registo e de uma redução de 20 % sobre o montante da taxa anual.

Outras taxas serão aplicáveis na emissão, reconhecimento ou renovação pela Comissão Técnica do MAR de diversos documentos, declarações e certificados, assim como nas inspeções a bordo dos iates registados ou a registar no MAR.



Ilustração 6 -"Taxas Aplicáveis ao Registo de Iates - Continuação" (SDM)

As embarcações de recreio com um comprimento mínimo de sete metros e os iates comerciais com uma lotação mínima de doze passageiros e com um comprimento

entre sete e cinquenta metros podem ser registadas no MAR, podem ainda registar-se as sociedades relacionadas com a locação de navios. Todas estas entidades beneficiam do regime fiscal do CINM, desde que cumpram os seus requisitos legais. No caso dos iates comerciais, embora não seja obrigatório, os seus proprietários preferem constituir uma sociedade no CINM para beneficiar daquele regime fiscal, pois todos os tipos societários da ordem jurídica portuguesa, bem como as sucursais, as agências e os EIRL, podem desenvolver actividades de transporte marítimo de pessoas e de bens no CINM. Aquelas sociedades devem entregar um pedido de licença à SDM e outro ao Secretário Regional das Finanças e Administração Pública para efectivar a sua instalação e funcionamento.

No tocante às entidades e aos navios tomados de fretamento em casco nu, correspondente ao registo temporário, a legislação aplicável dispõe ainda no DL n.º 191/87, de 29 de Abril, para o caso de o navio ser entregue com boas condições de navegabilidade apesar de estar desprovido de comandante, de tripulação e total ou parcialmente de outros elementos fundamentais à sua função, tal navio é susceptível de registo temporário nos termos do DL n.º 287/83, de 22 de Junho). O seu período de vigência e a sua conversão em definitivo são definidos por decreto regulamentar. O registo no MAR pode ainda ser feito através dos consulados de Portugal, pois a lei permite o registo temporário no estrangeiro de navios afretados em casco nu, desde que estejam autorizados pelos seus proprietários e pela autoridade competente do país onde o registo de propriedade foi efectuado. Os factos referentes às hipotecas relacionados com os navios também podem ser registados a título provisório nos consulados portugueses.

O registo e a bandeira nacional são temporariamente utilizados por determinados navios no registo do fretamento a casco nu, contando que a entidade tenha legitimidade para registar a propriedade, isto é, que o proprietário do navio e o registo do país de origem do navio autorize o registo. Esta modalidade de registo não obriga ao duplo registo, neste caso, ao registo comercial.

O MAR permite registar o navio por dois períodos sucessivos de cinco anos, ao contrário da lei geral que estabelece um máximo de cinco anos para o registo temporário. É necessário renovar o período para a última metade, sob pena do cancelamento da autorização, acordado previamente pelas partes, podendo estas desistir a qualquer momento. O formulário de registo temporário do navio deverá ser

submetido, analisado e aprovado pela Comissão Técnica do MAR, acompanhado da indicação do período para a produção de efeitos.

Os navios com registo permanente no MAR poderão ser registados noutros países passando a arvorar a bandeira do registo temporário, ficando sem o direito a arvorar a bandeira portuguesa durante esse período. Para passar a definitivo o navio está sujeito à concessão de uma autorização pelos proprietários e pelas autoridades competentes do país onde dispõe de registo permanente.

Os actos de registo comercial no MAR estão isentos de quaisquer outras taxas ou emolumentos à parte do disposto no art. 27.º do DL n.º 96/89, de 28 de Março: “Os actos de registo dos navios implicam o pagamento de uma taxa aquando da efectivação do registo e de uma taxa de manutenção anual, destinada a cobrir as despesas com o serviço de registo, cujo produto constitui receita da Região Autónoma da Madeira.” O pagamento das taxas é essencial à manutenção do registo e o seu incumprimento obriga ao cancelamento imediato. As são taxas fixadas pelos órgãos competentes do Governo Regional da Madeira.

Para que o registo no MAR produza efeitos, as sociedades e as suas formas de representação tal como os EIRL que prossigam actividades na indústria de transportes marítimos ou da marinha de recreio na RAM, precisam de fazer prova: do seu licenciamento na Região de acordo com o DL 96/89, de 28 de Março, em harmonia com a restante legislação aplicável; do seu título de aquisição do navio ou do seu contrato de fretamento em casco nu; da respectiva liquidação das taxas de instalação e de funcionamento. As pessoas colectivas dedicadas a actividades de navegação no âmbito da lei de um EM, com sede principal e controlo efectivo aí terão de provar a indicação da firma ou denominação social, o domicílio ou sede do requerente acompanhado do contrato de sociedade correspondente. As pessoas singulares terão de provar a sua identificação completa para efectuarem o registo e a prova do título de aquisição do navio ou do contrato de fretamento em casco nu para a produção dos seus efeitos. Os certificados dos navios registados ficam subordinados às Convenções internacionais de que Portugal é signatário.

O regime fiscal da ZFM estabelecido no EBF e em especial no seu art. 36.º-A actualizado pela Lei n.º 64/2015, de 1 de Julho, é aplicável às sociedades e às suas formas de representação, aos EIRL e aos navios registados no MAR que tenham como finalidade as actividades da indústria de transportes marítimos ou da marinha de

recreio da RAM. As principais vantagens do CINM estão ligadas: à tributação reduzida; à possibilidade de isenção de retenção na fonte; à distribuição de dividendos e ao pagamento de juros e privilégios ou mais-valias; à isenção de impostos sobre o rendimento dos trabalhadores na ausência de dupla tributação, através da rede de acordos ratificados por Portugal.

É relevante mencionar os Estados com os quais Portugal celebrou Tratados de Dupla Tributação desde os anos setenta até à actualidade, nomeadamente com:

- Na Europa: Alemanha; Áustria; Bélgica; Bulgária; Chipre; Croácia; Dinamarca; Eslováquia; Eslovénia; Espanha; Estónia; Finlândia; França; Geórgia; Grécia; Holanda; Hungria; Irlanda; Islândia; Itália; Letónia; Lituânia; Luxemburgo; Malta; Noruega; Polónia; Reino Unido; República Checa; República Moldava; Roménia; Rússia; Suécia; Suíça; Turquia; Ucrânia;

- Na América: Brasil; Canadá; Chile; Colômbia; Cuba; Estados Unidos da América; México; Panamá; Perú; Uruguai; Venezuela;

- Na África: Argélia; Cabo Verde; Guiné-Bissau; Marrocos; Moçambique; República da África do Sul; Senegal; Tunísia;

- Na Ásia: China; Coreia; Emiratos Árabes Unidos; Hong Kong; Índia; Indonésia; Israel; Japão; Qatar; Koweit; Macau; Paquistão; Singapura.

A aguardar aviso ou ratificação e pendentes estão os seguintes: Arábia Saudita; Barbados; Costa do Marfim; Etiópia; São Marino; São Tomé e Príncipe; Sultanato de Oman; Timor-Leste; Vietname.

Estes Tratados que o rendimento auferido no país onde foi prestado o trabalho possa vir a ser tributado unicamente nesse local, levando à isenção do pagamento no país residência.

Porém, se a taxa aplicável no país onde trabalha for mais elevada será essa a do pagamento final. Para evitar a dupla tributação a pessoa jurídica deve provar a sua residência fiscal e o pagamento prévio dos impostos sobre o rendimento noutra local.

Os navios registados no MAR não podem beneficiar de quaisquer apoios extraordinários do Estado por esses se encontrarem exclusivamente reservados à restante frota sob bandeira nacional. Os navios que arvorem a bandeira portuguesa

não podem transferir o seu registo para o MAR antes de terem observado os compromissos relacionados com os incentivos ao investimento cedidos pelo Estado português. Os iates privados e comerciais ao registarem-se no MAR ficam com pleno acesso à navegação no espaço da EU, têm uma baixa tributação e ficam isentos do pagamento do IVA perante a aquisição ou a importação feita pelo iate, relacionada com o desenvolvimento de alguma actividade em alto mar.

Os iates comerciais ficam igualmente isentos do pagamento do IVA na aquisição de combustível e no desenvolvimento de operações de fretamento de navios. Este tipo de navios não necessita de constituir uma empresa local e a nacionalidade das tripulações dos iates comerciais registados no MAR não está sujeita a nenhuma limitação legal, além do facto de que o seu regime de segurança social é flexível.

Outra vantagem para os navios registados no MAR encontra-se no acesso total ao transporte de mercadorias ou de bens entre os portos de Portugal continental e entre esses portos e os das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores. Os navios têm acesso ao transporte de mercadorias ou de bens entre os portos daquelas Regiões e entre cada um dos seus respectivos portos. A condição legal encontra-se nos seguintes requisitos: na nacionalidade dos proprietários ou dos afretadores em casco nu, pois devem ser de um EM da EU e estar estabelecidos ao abrigo dessa legislação, dedicando-se às actividades de navegação; na nacionalidade das pessoas colectivas dedicadas a actividades de navegação estabelecidas nos termos na legislação de um EM e com a sede principal aí, juntamente com o controlo local e efectivo da actividade; e nos nacionais de um EM ou nas pessoas colectivas quando estabelecidos fora da Comunidade e controlados pelos nacionais do EM, contando que os seus navios estejam registados naquele e arvoem o respectivo pavilhão conforme a legislação europeia.

Para os actos de compra e venda de navios registados no seu âmbito, o MAR consagra vantagens específicas como a não sujeição a qualquer autorização prévia. A venda produz os seus efeitos com uma declaração de venda, onde a assinatura do vendedor é reconhecida por via presencial.

Nas principais inovações da legislação do MAR está consagrada a constituição, modificação ou extinção da hipoteca ou de direito a ela equivalente, devendo constar de documento assinado pelo titular do navio. Este documento deve ser acompanhado pelo reconhecimento da assinatura, a menção da qualidade e dos poderes para a

prática do acto. A redução voluntária da hipoteca ou a sua extinção por renúncia do credor em documento autenticado, sem carecer da aceitação do devedor ou do autor da hipoteca, deve constar de declaração expressa do credor hipotecário com o reconhecimento da sua assinatura, menção de qualidade e como já foi referido dos poderes para o acto, quando aplicável.

A grande inovação encontra-se na liberdade das partes para escolher a lei aplicável à regulação da criação da hipoteca ou de direito equivalente, sem prejuízo da aplicação das normas das Convenções internacionais de que Portugal é signatário. Neste caso, a formalidade legal implica a junção da cópia da legislação escolhida, assinada pelas partes e traduzida, a não ser que o conservador indique que aquela deva ser feita por um perito por ele escolhido ou que dispense a tradução.

De todo o modo, a escolha da lei aplicável pelas partes deve ser inscrita em conjunto com o registo da hipoteca. Na falta de estipulação da lei pelas partes ou na ausência de inscrição da lei escolhida, a lei portuguesa é competente para reger a hipoteca ou o direito equivalente. Esta liberdade concedida às partes não prejudica o disposto no art. 3.º e 21.º da Convenção de Roma Sobre a Lei Aplicável às Obrigações Contratuais (publicada por Decreto do Presidente da República n.º 1/94, de 3 Fevereiro de 1994 no Diário da República), aplicável em relação aos navios registados no MAR.

Interessa realçar que a escolha da lei pelas partes a aplicar à hipoteca ou a um direito equivalente, ainda que seja estrangeira, está autorizada no âmbito jurídico do MAR por este registo ser alternativo e permitir a vontade das partes como elemento de conexão

Na verdade, trata-se de uma permissão que anteriormente violaria a Convenção Internacional de 1926 visto que o art. 14.º do DL 234/2015, de 13 de Outubro, em análise ia contrariar os arts. 1.º, 2.º e 14.º da Convenção, a par do n.º 2 do art. 8.º da CRP. Assim e considerando que Portugal se retirou da Convenção de 1926 em 2012, as normas daquela Convenção são inaplicáveis pelos órgãos jurisdicionais portugueses, caso contrário surgiriam vícios feridos de ilegalidade e inconstitucionalidade relativamente ao concurso de credores com garantia real sobre navios registados no MAR.

13. BREVE COMPARAÇÃO COM OUTROS REGISTOS DE NAVIOS EUROPEUS

O registo de navios helénico fundado em 1919 é detentor de uma das tradições marítimas mais célebres da história e foi estabelecido várias décadas antes pelo Decreto Real de 1836 sobre o Transporte Comercial. Mais tarde, o Decreto Real n.º 10/7-17-1910 entrou em vigor e mantém-se a regular os procedimentos respeitantes ao registo.

Desde 2015 que o registo de navios da Grécia tem vindo a perder navios, bem como a sua competitividade, tendo decrescido para menos uma centena de navios. A perda de um terço dos navios não destronou este registo, embora se encontre em declínio. O motivo para a saída deste registo prende-se com os seus elevados custos e burocracia, em comparação com outros registos europeus, como Malta. Esta perda originou desemprego e diminuição nas taxas antes auferidas através do registo de navios.

O registo helénico demonstra a necessidade de ajustar a legislação à realidade comercial da indústria da marinha mercante. Recentemente, o governo grego efectuou reformas para restabelecer a autonomia do Ministério da Marinha Mercante, reforçando a confiança da comunidade marítima no fortalecimento da frota e da indústria grega.

Perante a crise no seu registo, os armadores gregos manifestaram um crescente interesse pelo MAR e grande parte dos armadores outrora ali registados escolheram, de igual modo, a ilha de Malta para proceder ao registo dos seus navios. Malta, um dos maiores registos de navios da Europa e do Mundo, tem apostado sobretudo em métodos de desburocratização e de eficiência, com resultados positivos. Este existe desde 1973 através da promulgação da Lei de Navios Mercantes. Detém uma longa tradição marítima e estabeleceu-se como um dos principais centros marítimos e centros de serviços do Mar Mediterrâneo. O registo de navios de Malta desenvolveu uma plataforma legal e é regido pelo *Merchant Shipping Act* de 1973, uma lei baseada principalmente na legislação do Reino Unido, entretanto adaptada à actualidade

Os factores aliantes para os armadores consistem, sobretudo, na flexibilização de serviços, disponibilidade constante, na ausência de restrições ao nível dos requisitos de nacionalidade das tripulações e não cobram taxas de inspecção.

Um elemento comum entre o registo de navios da Grécia e o de Malta é o regime de *tonnage tax*, um mecanismo adoptado pela Comissão Europeia para impedir o êxodo de navios dos seus registos, através de auxílios de Estados, traduzidos numa baixa tributação calculada consoante a arqueação bruta de um navio, abrangendo quase todos os Estados-Membros, à excepção de Portugal.

O cumprimento de determinados requisitos é indispensável, sobretudo que o navio esteja em território europeu. Vigoram três modelos de taxas sobre a arqueação bruta na Europa: o holandês, em que a taxa é calculada de acordo com a tonelagem líquida do navio; o norueguês, onde a tributação segue uma taxa degressiva conforme a tonelagem líquida; e o grego que ao contrário dos modelos anteriores, é obrigatório para os armadores, sendo todo o lucro resultante do registo sujeito apenas a esta taxa.

Assim, importa mencionar a recente aprovação da Comissão Europeia, à luz da legislação da UE relativamente a auxílios estatais, de um regime de imposto sobre a tonelagem, juntamente com um regime de apoio aos marítimos, pois os empresários passam a poder pagar taxas reduzidas de contribuição para a Segurança Social dos seus trabalhadores, constitui um incentivo ao registo com as taxas sobre as actividades de navegação limitadas ao máximo de 50% de operação do navio e contribuirá para a competitividade dos transportes marítimos de bens e pessoas, preservando o emprego e promovendo padrões ambientais exigidos legalmente, mediante a redução adicional de 10% a 20% da base fiscal consoante a verificação do impacto ambiental criado.

A configuração desta proposta de lei não beneficia o MAR, sendo propícia a conduzir a uma saída de vários navios por discriminar a RAM perante Portugal Continental, contrariando as expectativas dos armadores dos navios registados no MAR. Apesar da exclusão da Região deste regime poder configurar um método para a recuperação do registo de navios convencional, tal pode não funcionar da maneira intencionada e pelo contrário, fomentar uma concorrência interna entre os registos portugueses, prejudicando o funcionamento normal a imagem externa do país. Ademais, é importante referir que a Comissão Europeia aprovou o regime em análise com o intuito de beneficiar claramente a região ultraperiférica que é a RAM. Este regime terá a duração de dez anos, restando aguardar a sua extensão e efectiva aplicação ao CINM.

14. OS NAVIOS REGISTRADOS NO MAR

O registo de navios em apreço adoptou cerca de trinta Convenções emergentes da Convenção da Organização Marítima Internacional da qual Portugal faz parte desde 1976 e da Organização Internacional do Trabalho, sendo Portugal membro, conexas com a segurança dos navios. A qualidade reconhecida do MAR deve-se à observação das exigências dos instrumentos internacionais ratificados por Portugal à semelhança de outros registos comunitários. A Portaria n.º 175/89, de 23 de Agosto, é o diploma que veio uniformizar os actos conexos com o registo e a certificação dos navios ali registados, a arvorar a bandeira portuguesa e a instituir os requisitos técnicos de segurança, de prevenção da poluição do mar e de habitabilidade. Esta legislação pretende fazer cumprir os normativos em vigor estabelecidos no ordenamento jurídico português e zelar pelo respeito das Convenções Internacionais sobre Segurança Marítima, Poluição do Mar e Bem-Estar a Bordo de que Portugal faz parte.

O art. 1.º do diploma referido enumera a documentação e a informação do navio a ser entregue com o pedido inicial de registo no MAR:

- Proprietário(s) e ou afretador(es), contratos, hipotecas ou outros ónus que incidam sobre o navio;
- Nome pretendido;
- Pedido de atribuição do indicativo de chamada, acompanhado de descrição dos equipamentos de comunicações;
- Elementos sobre a arqueação (capacidade) do navio;
- Indicação da sociedade de classificação;
- Características do navio e da sua instalação propulsora;
- Estaleiro construtor do navio e ano de construção;
- Cópia dos certificados do navio, incluindo os da sociedade de classificação.

A Comissão Técnica pode recusar o registo de um navio no MAR se esse colocar em risco a sua qualidade e dignidade devido ao tipo, actividade comercial ou idade do navio. Nos termos da Inspeção-Geral de Navios (IGN) o MAR publica em editais ou

em circulares, os formulários a preencher e toda a documentação necessária para o registo do navio de propriedade ou temporário.

Deve ainda, ser apresentado um relatório de vistoria inicial de registo elaborado por um perito da IGN, (reconhecido pela IGN ou de uma sociedade de classificação reconhecida em Portugal, se o navio já se encontrar classificado por esta). A vistoria clarifica se o navio obedece aos requisitos técnicos de segurança, de prevenção da poluição do mar e de habitabilidade e bem-estar a bordo.

As SC de navios, reconhecidas pelas entidades governamentais portuguesas são as entidades competentes para verificar o preenchimento dos citados requisitos nos navios registados no MAR a exercer a sua actividade em quaisquer portos e águas internacionais para facilitar o controlo dos navios pelos EP.

Para um navio ser registado no MAR, estar ancorado num porto nacional ou num estrangeiro é indiferente, o essencial é que exista possibilidade de efectuar uma vistoria inicial ao navio para o registo ser bem-sucedido.

A arqueação dos navios registados no MAR e a emissão dos respectivos certificados pode ser feita pela IGN ou por uma sociedade de classificação reconhecida em Portugal, se o navio já estiver classificado por essa entidade de acordo com: as regras nacionais e equivalentes às do Reino Unido; as regras do canal do Panamá; as regras do canal de Suez; ou a Convenção Internacional sobre Arqueação de Navios, de Londres de 1969.

Há a possibilidade da IGN ser solicitada por uma sociedade de classificação para dar a sua interpretação quanto a uma regra de arqueação. Nesse caso, todas as SC serão informadas do resultado dessa interpretação, apenas com o intuito de harmonizar os processos de medição da arqueação dos navios nacionais.

Um navio registado no MAR que esteja hipotecado com preferência a credores pode mudar o seu nome, se os credores derem a sua autorização expressa. Sobre a atribuição do indicativo de chamada da estação de radiocomunicações do navio e de outros tipos de identificação é a IGN que estabelece o código da entidade responsável pela liquidação das contas de radiocomunicações, a consignação de frequências e a emissão da respectiva licença de estação de navio. De acordo com a IGN, o MAR tem

competências para determinar os procedimentos a seguir em relação à atribuição, estabelecimento e consignação mencionadas.

A identificação dos navios registados no MAR implica a observação das inscrições regulamentares exigidas aos navios nacionais, sendo a letra “M” representante do porto de registo do Registo Internacional de Navios – MAR – Zona Franca da Madeira, bem como a inscrição “MADEIRA” na popa sob o nome do navio. A classificação dos navios registados no MAR deve ter em conta o porto ou as águas em que operam e o tráfego que efectuam, não sendo aplicáveis as limitações de navegação definidas para as embarcações nacionais.

As vistorias aos navios nacionais, em portos portugueses ou estrangeiros, para fins de registo e de certificação pelo MAR são feitas por peritos indicados pela IGN ou por peritos de uma sociedade de classificação reconhecidas em Portugal, se os navios estiverem classificados por essas. O citado aplica-se às vistorias de construção ou modificação, de registo, de manutenção, de avarias e suplementares. Se o navio estiver classificado por uma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo Português deve ter inscrito no costado as letras designativas dessa sociedade, no disco relativo às linhas de carga da respectiva Convenção internacional. Os navios registados no MAR e não abrangidos pelas Convenções internacionais adoptadas pelo país, navegam com certificados nacionais emitidos pelo MAR, IGN ou com certificados equivalentes das SC reconhecidas em Portugal.

O armador ou o capitão de um navio registado no MAR ao ter um acidente ou sinistro com o seu navio deve comunicar de imediato a ocorrência ao MAR, assinalando no respectivo relatório a sua causa provável, podendo estar relacionada com avarias e sinistros causados ao navio ou à carga que afectem as suas condições de navegabilidade; abalroamento, encalhe ou toque no fundo; perda de vidas humanas; ou actos de poluição. O armador, o seu representante legal ou o capitão de um navio registado no MAR para alterar ou modificar o navio, deve requerer a autorização ao MAR previamente.

Se um navio registado no MAR fizer escala num porto nacional com uma avaria no próprio navio ou na carga e caso seja necessário efectuar uma vistoria, esta deverá ser efectuada por um perito da IGN por ela reconhecido ou por um perito de uma sociedade de classificação reconhecida, se o navio estiver classificado por essa. O relatório a elaborar pelo capitão do navio deve seguir os termos legais e ser enviado

ao MAR no prazo legal, depois de visado pelo representante da IGN no MAR ou da sociedade de classificação.

Os papéis de bordo e o relatório do perito relativo às condições de segurança para que o navio possa seguir viagem, devem ser apresentados para o desembarço de um navio registado no MAR que tenha entrado em porto nacional com avaria no navio ou na carga, contando que se procedeu à vistoria nos termos legais. Se um navio registado no MAR tiver sido submetido ao controlo exercido pelo EP, ao abrigo do Memorando de Paris e lhe terem sido encontradas deficiências em relação às Convenções Internacionais sobre Segurança Marítima, Poluição do Mar e Bem-Estar a Bordo, deve o capitão dar conhecimento ao MAR das deficiências do navio, dentro de um breve período.

Os aspectos técnicos de qualquer inquérito a efectuar perante uma ocorrência com um navio registado no MAR devem ser coordenados pela IGN, sendo-lhes aplicada a regra 21 do capítulo I, parte C da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974 e do seu Protocolo de 1978 que sublinha a utilidade do inquérito para a modificação das regras desta Convenção, acrescentando que relatório ou recomendação superveniente deve ocultar a identidade e a nacionalidade do navio em causa, não devendo imputar ou deixar presumir a responsabilidade desse acidente a um navio ou pessoa.

Além disso, os navios em análise devem ter a bordo os livros exigidos por lei (nacional e internacional aplicável) estando devidamente autenticados nos termos da lei. Os diários dos serviços de bordo e os livros de registo obrigatórios são exigidos pelas Convenções internacionais aplicáveis e devem ser conservados a bordo por um período mínimo de dois anos, de modo a permitir obter elementos na hipótese de ser necessário instaurar um inquérito a bordo.

A segurança dos navios, das pessoas e das cargas embarcadas nos navios registados no MAR é verificada nas inspecções anuais realizadas pela Comissão ou por peritos indicados pela IGN. Os inspectores não podem ser proibidos de entrar a bordo de um navio, devendo o armador ou o capitão do navio e os seus agentes prestar a colaboração necessária para o bom desenvolvimento da inspecção. A Comissão Técnica do MAR está encarregue de assinar, visar, rubricar, ratificar ou autenticar os livros, autos, termos, certidões, cópias e certificados ou outros documentos que sejam necessários.

O MAR pode cancelar um registo se verificar alterações na propriedade do navio, falta de cumprimento do proprietário ou operador quanto aos requisitos para operar na ZFM e se o navio apresentar deficiências graves em relação às normas das Convenções Internacionais sobre a Segurança Marítima, Prevenção da Poluição do Mar e Bem-Estar a bordo dos Navios. O cancelamento do registo de propriedade no MAR pode ser solicitado pelo proprietário ou o seu legal representante por motivo de venda do navio para registo num país com outra bandeira, de venda do navio para fins de sucata, de perda do navio por naufrágio ou de presunção de perda, por falta de notícias do navio após saída do último porto escalado ao fim de 180 dias. Depois de satisfeitos os pagamentos e outros compromissos do navio, do proprietário ou do operador para com a ZFM, podem ser emitidas e entregues pelo MAR as certidões ou outros documentos relativos e necessários ao cancelamento dos registos. O cancelamento definitivo do registo de propriedade de um navio no MAR por motivo de venda para o estrangeiro, só pode ser efectuado depois de o navio ter sido registado sob a bandeira desse país, devendo ser indicado ao MAR o novo nome do navio e o seu porto de registo, não estando abrangidos os navios vendidos para fins de sucata.

A transferência de um navio nacional com registo definitivo ou temporário, de um porto nacional para o MAR ou o inverso, não obriga a sujeição a vistorias, à autorização dos credores para alterar o nome do navio hipotecado ou conexas com o número de registo, desde que seja comunicada pela entidade que efectuou a transferência á que tinha o registo anterior e á IGN.

O art. 37.º da Portaria n.º 715/89, de 23 de Agosto, dispõe: “A Comissão providenciará junto das entidades nacionais ou estrangeiras competentes no sentido de harmonizar os procedimentos a seguir no que respeita ao rol de tripulação, às lotações e ao reconhecimento dos certificados de profissionais dos marítimos estrangeiros.”

Nenhum navio registado no MAR pode navegar com uma tripulação inferior à fixada como lotação de segurança, salvo em situação decorrente de morte ou incapacidade de tripulantes ocorrida com o navio em viagem ou ainda em caso de reconhecida necessidade, devendo a falta ser preenchida assim que o navio faça escala num porto. A recomendação da composição mínima da tripulação pelos armadores é a composta por tripulantes distribuídos por diversas funções, ficando o navio autorizado a navegar em segurança quanto a todos os seus elementos e bens conforme as suas características e a salvaguarda dos preceitos constantes das Convenções

internacionais, protegendo o meio marinho e mantendo a boa classificação de Portugal nas listas internacionais, como é o caso da lista branca do Memorando de Entendimento de Paris.

O armador ou o seu representante pode requerer a fixação da lotação do navio registado ou a registar no MAR, através de requerimento acompanhado: da resenha identificativa do navio com as suas características técnicas, os seus equipamentos e área de tráfego em que irá operar; do plano geral no navio; da indicação dos meios de salvação existentes a bordo; de outros elementos que o requerente considere de interesse para o efeito; da proposta de lotação devidamente fundamentada. A lotação será depois fixada e terá em conta o disposto nas Convenções internacionais sobre as matérias em vigor na ordem jurídica portuguesa, sendo a fixação passível de recurso para o ministro responsável pela marinha de comércio.

Fixada a lotação, é emitido o respectivo certificado pelo MAR. Actualmente pelo menos 30% das tripulações dos navios registados no MAR (excepcionam-se as embarcações de recreio) devem ser compostas por cidadãos do continente europeu ou de países de língua oficial portuguesa, consagrando o art. 20.º do DL n.º 234/2015, de 13 de Outubro, a possibilidade de dispensa daquele requisito, mediante a apresentação de uma justificação plausível (por exemplo se não for possível recrutar marítimos nacionais dos países indicados). Anteriormente a lei indicava uma percentagem de 50%, o que constituía um factor exigente para os armadores. Apenas perante circunstâncias impeditivas, o membro do Governo responsável pela área da segurança marítima pode autorizar o embarque de tripulações com outras nacionalidades, além da percentagem prevista na legislação.

O contrato individual de trabalho a termo de um tripulante deverá ser celebrado por escrito, conter a identificação das partes, o nome do navio, a categoria ou as funções (título) a exercer, a natureza do contrato, a data de admissão, os vencimentos e a data do seu termo. Deverão ser assinados pelas partes, mencionar a duração da viagem ou do recrutamento em causa e incluir o período em que o tripulante irá estar a bordo. No todo, não deve conter qualquer disposição contrária às Convenções internacionais ratificadas por Portugal no âmbito da Organização Internacional do Trabalho.

O regime de segurança social a ser aplicado aos membros das tripulações dos navios registados no MAR não tem de ser um em específico e deve, pelo menos, cobrir obrigatoriamente as situações de doença, de doença profissional e de parentalidade.

Se os tripulantes não forem portugueses os empregadores não ficam obrigados a descontar para o regime de segurança social português, desde que os tripulantes estrangeiros estejam protegidos por um sistema alternativo (público ou privado). Este factor é um aliciente à escolha do MAR pela competitividade face aos restantes registos, concentrada na inexistência de qualquer taxa ou contribuição fiscal a recair sobre os salários auferidos pelas tripulações dos navios ali registados.

Se os tripulantes em questão forem portugueses ou residentes em Portugal, o regime geral da segurança social dos trabalhadores por conta de outrem é obrigatório.

Em matéria da qualificação dos tripulantes as disposições das Convenções internacionais vigentes no ordenamento jurídico português indicam que aqueles deverão cumprir as qualificações académicas e técnicas exigidas para o exercício das respectivas funções, não sendo aplicável ao MAR o Regulamento de Inscrição Marítima, Matrícula e Lotações dos Navios da Marinha Mercante e da Pesca, constante no DL n.º 104/89, de 6 de Abril, sobre a reestruturação das profissões relativas à tripulação e operação dos navios de comércio e da pesca.

Os navios deverão ter certificados de manuseamento, comprovativos da capacidade dos tripulantes para prestarem funções com as qualificações devidas e em número suficiente para assegurar a segurança do navio. Já os certificados dos tripulantes são emitidos nos termos do estatuído na Convenção do Curso Básico de Segurança de Navio de 1978, actualizada em 1995. Sobre os certificados estrangeiros, o seu processo de reconhecimento depende dos protocolos vigentes entre as Administrações Marítimas dos Estados envolvidos.

A entidade responsável pela implementação das normas da CBSN em Portugal é a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) a quem deverá ser submetida a candidatura para o reconhecimento de certificados. O reconhecimento dos certificados de competência dos tripulantes dos Estados-Membros da UE é automático, verificando-se o mesmo se forem emitidos por países com os quais Portugal tenha celebrado um acordo nesse sentido.

A Comissão Técnica do MAR como entidade fiscalizadora, sempre que tiver conhecimento de uma transgressão marítima praticada na operação de um navio registado no MAR pode promover o levantamento de um auto e ou desenvolver as acções adequadas junto das entidades competentes. O diploma sobre o regime

jurídico do MAR, estabelece contraordenações puníveis com coima até € 1.000,00 ou € 15.000,00, conforme se trate de pessoa singular ou colectiva, sendo a negligência punível se os navios registados no MAR não cumprirem a disposição legal.

Apesar das precauções estabelecidas na legislação, os dados indiciam existir uma baixa prática de contra-ordenações no MAR. Neste âmbito, é competente para tratar do processamento das contra-ordenações e da aplicação das respectivas coimas, a entidade indicada pelos órgãos de governo próprio da RAM, sendo o produto resultante daquelas coimas direccionado para aquele órgão.

Segundo o n.º 2 do art. 3.º do DL n.º 96/89, de 28 de Março, cabe à Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos: “a) Realizar as inspecções no início da utilização dos navios na cabotagem nacional tendo em vista a verificação dos requisitos necessários à manutenção da certificação, nos termos das Convenções internacionais aplicáveis; b) Promover as acções de fiscalização relativas aos requisitos de segurança dos navios no que respeita às responsabilidades do Estado de bandeira, nos termos da lei e das Convenções internacionais aplicáveis, sempre que se entenda adequado e durante o período de operação naquele tráfego; (...)”

Está igualmente incumbida de fixar as lotações mínimas dos navios e de reconhecer os certificados técnicos emitidos por administrações marítimas estrangeiras referentes à actividade das marinhas de comércio e de recreio.

Por sua vez, a Comissão Técnica do MAR pronuncia-se sobre os actos relativos ao registo dos navios mediante a apresentação dos documentos e das informações necessárias ao processo de registo (variam conforme se trate de um registo definitivo ou temporário e o mesmo relativamente a um iate de recreio ou comercial). Para o registo permanente é obrigatório apresentar:

- Contratos, hipotecas e ou outros ónus, caso existam, que recaiam sobre o navio, relativos ao proprietário ou ao operador do navio;
- Título de aquisição do navio – contrato de compra e venda;
- Nome do navio e dois nomes alternativos (as sociedades licenciadas para operar na ZFM podem utilizar palavras estrangeiras, em parte ou de feição, na composição das firmas ou denominações);

- Pedido de atribuição de indicativo de chamada, acompanhado de descrição dos equipamentos de comunicações;
- Cópia do certificado de tonelagem do navio;
- Nome da sociedade classificadora;
- Características do navio e sua instalação propulsora;
- Estaleiro construtor do navio e ano de construção;
- Cópias dos certificados do navio, incluindo os certificados da sociedade classificadora;
- Cópia da licença de estação de rádio;
- Tonelagem.

Esta Comissão é constituída por um representante do membro do Governo responsável pela área da segurança marítima, o qual preside à própria Comissão. É também constituída por um representante da RAM e por outro da Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. O suporte de todas as despesas desencadeadas pela Comissão no âmbito do seu funcionamento é assegurado pela RAM.

PARTE VI – O REGIME JURÍDICO DA HIPOTECA DE NAVIOS

15. O ÂMBITO DA HIPOTECA PORTUGUESA

Originária da Grécia antiga (*hypothéké* em grego) e desenvolvida no Direito romano (*conventio pignoris* em latim) embora nessa época, a hipoteca consubstanciasse a reserva de uma coisa imóvel ou móvel a favor do credor, em caso de incumprimento da obrigação estabelecida, sempre foi um direito real de garantia essencial à dinamização da economia. As anotações do art. 686.º do CC Anotado dos venerandos Professores Doutores Fernando Andrade Pires de Lima e José de Matos Antunes Varela, acompanhadas da contribuição do Professor Doutor Manuel Henrique Mesquita, descrevem a hipoteca como uma garantia real das obrigações variável consoante os bens em que incide: coisas imóveis ou equiparadas àquelas. A hipoteca no sistema jurídico português relaciona-se com a constituição de um direito real sobre um bem, desprovida da transmissão do direito de propriedade, ficando o credor com o direito a ser pago pelo valor da coisa pertencente ao devedor ou a um terceiro, com preferência perante os demais credores (com determinadas ressalvas), conforme dispõem os artigos 682.º e 733.º do CC.

O art. 686.º do CC com a noção de hipoteca designa que a mesma pode dizer respeito a um devedor ou a um terceiro, ainda que não a dívida não pertença a este último, permitindo o pagamento do valor ao credor através dos bens hipotecados pelo devedor ou pelo terceiro com prioridade em relação a todos os outros devedores, isto é, desde que não gozem de um privilégio especial ou de uma prioridade registal. A hipoteca também consagra o direito de sequela, podendo o credor acompanhar o bem hipotecado em caso de alienação ou oneração.

No n.º 2 daquele preceito, prevê-se a hipoteca futura ou condicional, situação com a vantagem de permitir a fixação do grau da hipoteca, mediante o registo da garantia. O credor futuro fica com o direito de preferência em relação aos restantes credores hipotecários que venham a registar mais tarde os seus direitos, mesmo que os seus créditos tenham surgido antes da constituição daquela hipoteca futura.

A alínea f) do n.º 1 do art. 688.º do CC aborda a especificidade da hipoteca em apreço: “As coisas móveis que, para este efeito, sejam por lei equiparadas às imóveis.” e o art. 584.º do Código Comercial Português (CComercial) sobre as espécies de hipotecas sobre navios indica: “Podem constituir-se hipotecas sobre navios por disposição da lei

ou por convenção das partes.” Assim, o navio como bem jurídico é objecto imediato da hipoteca e um direito real de gozo equiparável a uma coisa imóvel para efeitos de registo à luz do art. 687.º do CC, dada a sua essencialidade à produção dos seus efeitos. A hipoteca pode, de igual modo, recair sobre navios em construção ou a serem construídos, adquirindo a qualidade de coisa futura

Estas disposições tiveram origem no facto da aquisição de um navio envolver valores avultados, obrigando a maior parte dos compradores a recorrer ao crédito bancário e à prestação de garantias bancárias com o intuito de financiar o bem e exercer a sua actividade comercial através do navio. Em conformidade, a garantia mais comum no Direito do Mar consiste na hipoteca sobre a própria embarcação, a hipoteca naval.

Em todo o mundo, a hipoteca sobre navios assume uma decida importância na indústria naval fomentando o financiamento para a celebração de contratos de construção de embarcações com os estaleiros. Confere, de igual modo, segurança jurídica por diminuir os riscos para as fontes de financiamento das embarcações e por possibilitar o desenvolvimento do sector.

Originário do Direito romano e desenvolvido com o Código de Napoleão, o privilégio creditório no âmbito da hipoteca concede ao credor uma preferência de pagamento, derivada do seu carácter preferencial, relativamente a outros créditos e conforme a natureza e a qualidade do crédito. Pode ser imobiliário ou mobiliário, geral ou especial, e perante uma pluralidade de créditos, o rateio é o modo de resolução do pagamento, com algumas particularidades quando colocado perante terceiros de acordo com os arts. 746.º e seguintes do CC. Estes privilégios extinguem-se pelas mesmas razões da extinção da hipoteca: pela venda judicial; ou venda voluntária, consagrada no art. 579.º do CComercial. As normas sobre privilégios do CComercial não foram revogadas pelo CC, embora o primeiro contenha normas gerais e o segundo especiais sobre a hipoteca sobre navios.

No tocante à graduação de créditos, a Convenção de Bruxelas surgiu a 10 de Abril de 1926 para unificar as regras relativas aos privilégios hipotecas marítimas, com vista à limitação dos efeitos negativos dos privilégios creditórios no comércio marítimo. Foi no fim de 1931 que Portugal aderiu a este instrumento jurídico. Tinha aplicação sobre a hipoteca, o *mortgage* e o penhor sobre um navio (excluindo o de guerra e o navio ao serviço do Estado). Esta Convenção não é aplicável a Portugal desde 2012, uma vez que contrariava a liberdade de escolha da lei pelas partes, de que é exemplo o

disposto no regime jurídico actual do MAR, impedindo, naturalmente, a sua competitividade.

Recentemente, o DL n.º 8/2009, de 7 de Janeiro, veio alterar o art. 587.º do CComercial com a finalidade de recuperar o desenvolvimento da marinha de comércio nacional e de aumentar o número de armadores e de frotas nacionais, tendo os créditos garantidos por hipotecas navais passado a ser considerados como privilegiados (do décimo segundo para o terceiro lugar do preceito).

Com esta categoria especial, os créditos assegurados por hipotecas navais e os penhores sobre o navio foram elevados à qualidade de privilégio creditório mobiliário especial. Tal facto representou um avanço no Direito português desde o século XIX¹⁰, época em que a hipoteca sobre navios começou a ser aceite pelo Código Comercial Português de 1888. A alteração foi motivada pela necessidade de registar e de fortalecer a garantia dos credores hipotecários em relação aos vários créditos com privilégios creditórios mobiliários especiais. As garantias marítimas passaram a integrar os privilégios creditórios marítimos incidentes sobre o navio, sobre a carga ou sobre o frete (arts. 580.º e 582.º) e conforme o art. 578.º do CComercial indica: “As dívidas que têm privilégio sobre o navio são graduadas pela ordem seguinte: (...) 3.º Os créditos garantidos por hipotecas e penhores sobre o navio. (...)”.

No presente, o credor hipotecário tem preferência em relação a todos os credores comuns ou quirografários (constam de documento particular não autenticado, sem preferência) e perante credores preferenciais que gozem de privilégios creditórios nos termos do art. 604.º do CC e do art. do 578.º do CComercial. Neste sentido, o art. 592.º do CComercial foi dado como pouco utilizado. Ainda assim, a lei portuguesa não atribui grande protecção ao credor hipotecário, visto que em caso de incumprimento, este apenas verá satisfeito o seu crédito garantido por uma hipoteca sobre o navio, após o pagamento de todos os outros credores privilegiados, factor prejudicial, em especial para as entidades bancárias.

A hipoteca de navios é constituída por lei ou voluntariamente é uma garantia real e um privilégio creditório marítimo que concede uma preferência de pagamento por lei sobre certos credores, nos termos da causa do seu crédito e sobre os privilégios creditórios civis, independentemente do seu registo (art. 733.º do CC e 574.º do CComercial).

¹⁰COSTA, Salvador da – O Concurso de Credores. Lisboa: Editora Almedina, 2009 pág. 127.

O art. 1305.º do CC indica o proprietário do navio ou o seu representante legal com poderes especiais para os actos conexos e necessários, como entidades com legitimidade substantiva na causa para constituir a hipoteca sobre o navio. A autorização para a constituição da totalidade da hipoteca sobre o navio tem de ser concedida pelos seus proprietários. Se o navio pertencer a dois ou mais proprietários, um só não pode hipotecar a sua parte, sem o consentimento dos restantes titulares do mesmo bem. Nesta linha de pensamento, se o bem pertencer a uma sociedade, só pode ser hipotecado pelos seus gerentes com poder nesse âmbito, depois da autorização da assembleia geral.

Como já foi referido, as hipotecas civis podem ser legais, judiciais ou voluntárias ao abrigo dos arts. 703.º do CC e seguintes. O regime aplicável às hipotecas legais ou voluntárias sobre navios rege-se pelos preceitos aplicáveis às hipotecas sobre prédios, produzindo os mesmos efeitos, contando que aquelas disposições sejam compatíveis com a natureza especial dos navios e considerando as necessárias ressalvas legais.

O registo das hipotecas legais pode recair sobre quaisquer bens do devedor, desde que a lei ou o título em questão não especifique em sentido diverso. A sua constituição inicia-se com o seu registo e mediante autorização do tribunal, o devedor pode substituir a hipoteca legal por uma caução diversa. Dessa forma, o credor pode exigir outra caução, caso os bens existentes não sejam suficientes para garantir a hipoteca.

A hipoteca judicial tem como fundamento uma sentença a condenar o devedor à prestação de uma garantia ou de coisa fungível ao respectivo credor, ficando registada provisoriamente sobre quaisquer bens do devedor para garantir tal pagamento. Pode recair sobre embarcações do devedor e assume a natureza de penhora antecipada, pois não depende do trânsito em julgado da decisão, consoante dispõem os arts. 710.º e 711.º do CC. Não obstante, se a decisão judicial tiver sido proferida por um tribunal estrangeiro e tenha sido revista e confirmada por um tribunal português, a lei admite a hipoteca judicial sobre o navio, desde que o país emitente esteja de acordo com o instituto e a tramitação legal a seguir. Os Estados pertencentes à Convenção de Bruxelas, de 27 de Setembro de 1968, sobre a competência judiciária e a execução de decisões em matéria civil e comercial, têm as suas decisões judiciais automaticamente reconhecidas, servindo de título de registo da hipoteca judicial. A data da sua constituição é a da concretização do acto registal.

Nas hipotecas voluntárias, a doutrina considera o registo como condição da eficácia absoluta enquanto nas legais e judiciais, o registo tem um efeito constitutivo, sob pena de não produzir efeitos em relação às partes e a terceiros¹¹. É constituída por acto jurídico bilateral ou unilateral, negocial ou não, pelo devedor ou por um terceiro, pessoa singular ou colectiva, titular do direito de propriedade sobre o bem, podendo ser hipotecada por inteiro ou não, dependendo do preenchimento dos requisitos legais. Resulta da vontade das partes aposta num contrato ou numa declaração unilateral (o credor não tem a obrigatoriedade de manifestar a sua concordância, por ser claro que o acto vai de encontro aos seus interesses). Requerem no seu acto de constituição ou de modificação: a escritura pública; e o testamento ou o documento particular autenticado. Tanto a escritura pública dos actos de constituição, de modificação e de cessão da hipoteca, como o penhor de créditos hipotecários, devem ser registados para produzirem efeitos entre as partes e perante terceiros,. A data da celebração do contrato ou da declaração negocial unilateral é a da respectiva constituição. Só tem legitimidade para hipotecar quem puder alienar os bens, abrangendo além do proprietário da coisa ou titular do direito, outrem a quem a lei confira poderes de disposição.

A constituição da hipoteca voluntária sobre um navio registado no MAR está sujeita a uma forma especial: o simples documento particular, acompanhado da assinatura do proprietário da embarcação reconhecida presencialmente, como preceitua o n.º 2 do art. 14.º do DL n.º 96/89, de 28 de Março. Porém, se a hipoteca for constituída no estrangeiro, o escrito particular deve conter as assinaturas dos outorgantes, reconhecidas por um agente do Consulado Português. Caso não seja possível, o escrito deve ser assinado pelos outorgantes a bordo, perante duas testemunhas e registado no livro de contas, conforme dispõe o ELN. Podem ser hipotecados bens futuros por serem susceptíveis de alieação onerosa, como dispõem os arts. 880.º e 939.º do CC. Sobre os bens alheios, é nula a hipoteca, de acordo com os arts. 892.º e seguintes pois a correspondente produção de efeitos depende da convalidação do contrato com vista a sanar o vício existente. Sobre navios a hipoteca voluntária é constituída por negócio jurídico, nos termos do art.º 712.º a 734.º do CC e do art. 585.º do CComercial, podendo ser constituída pelo devedor (confere ao credor a preferência sobre um bem do património do devedor, como garantia) ou por um terceiro (confere ao credor a preferência sobre um bem do património alheio que acresce ao património

¹¹COSTA, Almeida – Direito das Obrigações. Coimbra: Editora Almedina, 1994 pág. 827 e 830.

do devedor, como garantia) por pessoas singulares ou colectivas, desde que sejam titulares do direito de propriedade sobre um navio.

A ausência da especificação dos bens do devedor ou de terceiro no título constitutivo, antes do respectivo registo, conduz à nulidade da hipoteca porque o credor pode abusar da sua faculdade, deixando o devedor prejudicado. A hipoteca pode ser constituída por terceiro em benefício do devedor e extinta por facto positivo ou negativo do credor quando a sub-rogação não se puder verificar, caso em que os bens do terceiro não devem continuar vinculados ao cumprimento da obrigação, devendo ser extinta.

16. A PUBLICIDADE REGISTAL

O art. 687.º do CC caracteriza o registo da hipoteca como essencial para a produção de efeitos entre as partes e perante terceiros. A alínea iv) do n.º 1, do art. 8.º-A do Código do Registo Predial (CRPredial) reforça a sua importância, através da obrigatoriedade de submeter a constituição de hipoteca e o seu cancelamento a registo.

Em Portugal vigoram vários registos dotados de eficácia *erga omnes* ou fé pública: o Registo Civil; o Registo Comercial; e o Registo Predial; o Registo de Bens Móveis nunca vigorou. Os seus princípios gerais de orientação são os da competência, especialidade, instância, legalidade, legitimidade, obrigatoriedade, prioridade, presunção da verdade, publicidade, tipicidade, e trato sucessivo.

A citada publicidade não se limita a tornar público o facto registado, é registal pois produz efeitos de protecção dos factos registados, concedendo-lhes uma eficácia relativa, admitindo prova em contrário da sua veracidade por decisão judicial, bem como de constituição perante certas situações, como o registo de uma sociedade comercial ou de uma hipoteca, entre outras, atribuindo-lhes uma eficácia absoluta.

Conforme dispõe o n.º 1 do art. 2.º, alínea h) do CRPre., os factos jurídicos relativos à hipoteca, como a cessão, modificação e cessão do grau de prioridade do registo, estão sujeitos a registo por ficarem dotados de publicidade, garantindo a certeza jurídica necessária ao comércio. Entretanto, passou a ser obrigatória a matrícula única para identificar o navio, com um extracto detalhado acompanhado por várias menções, como o nome do navio, o lugar da construção das máquinas e do casco, entre outras.

De acordo com as disposições do CRPredial, o CRComercial aplica-se ao registo de factos sobre navios. O art. 687.º do CC acrescenta: “A hipoteca deve ser registada, sob pena de não produzir efeitos, mesmo em relação às partes.” Nessa sequência, o art. 96.º do CRPre. enumera como requisitos especiais para a inscrição de hipoteca: o seu fundamento; o seu crédito e os seus acessórios; e o montante máximo assegurado no extracto da respectiva inscrição. Assim, afere-se que o registo é condição de eficácia da hipoteca sobre navios e é efectuado com fundamento na data de apresentação do pedido de registo da garantia em causa. A falta de registo não obsta à validade da garantia, embora os seus efeitos sejam ineficazes. Ao registo de factos conexos com os navios mercantes são aplicáveis, com as necessárias

adaptações, as disposições do registo predial em harmonia com os preceitos especiais do RRCN e do RGC.

A título de exemplo, o art. 4.º do DL n.º 42644, de 14 de Novembro de 1959, referia, relativamente aos navios mercantes, os factos sujeitos a registo. Sucede o mesmo com as normas regulamentares da marinha mercante que exigem que todas as embarcações não militares tenham um registo de propriedade realizado junto do órgão local da Direcção Geral da Autoridade Marítima competente. Como tal, o art. 2.º do ELN estabelece: “Os navios e os factos a eles respeitantes estão sujeitos a registo, nos termos do disposto na legislação respectiva.” No momento da inscrição a legislação comercial em análise acrescenta que o registo da hipoteca sobre navios mercantes deve ser realizado na conservatória onde a matrícula esteja aberta. O registo provisório pode ser registado através de documento escrito com reconhecimento das assinaturas dos outorgantes, nos termos do art. 10.º do ELN.

No MAR, o registo é gratuito e as entidades nacionais e estrangeiras podem fazê-lo, com ou sem embarcações anteriormente registadas, em Portugal ou no exterior. O ELN veio substituir o art. 588.º do CComercial, ao dispor o documento particular escrito, com reconhecimento presencial das assinaturas dos seus outorgantes, como requisito para a constituição da hipoteca sobre navios, para os contratos que impliquem a constituição, modificação ou extinção de direitos reais sobre navios.

A hipoteca pode recair sobre navios em construção ou a construir, tratando-se de um contrato atípico, regido pelo ELN, incidindo sobre uma coisa futura para pagamento das despesas de construção envolvidas, desde que no documento do registo provisório conste: o comprimento da quilha do navio; as suas dimensões principais; a sua tonelagem e o estaleiro afecto à sua construção actual ou futura. Logo, a constituição da hipoteca implica à luz da lei comercial, o registo público, independentemente da inscrição anterior do contrato de construção do navio regido pelas cláusulas do registo da hipoteca e normas aplicáveis ao contrato de empreitada. Nesta situação, a hipoteca de facto materializa-se com a obra feita, com a transferência da propriedade pelo construtor para o dono da obra. Antes deste procedimento, a obra pertence ao construtor naval, excepcionando-se os materiais fornecidos pelo dono da obra de harmonia com o art. 16.º do ELN. Trata-se de uma excepção, pois a regra é a de que o direito de propriedade do navio só se transfere depois de estar construído, entregue e aceite.

Sobre a matrícula de navios, o art. 6.º do CRComercial de 1959 indicava a obrigatoriedade da sua identificação, pois nenhum navio podia ser levado a efectuar o registo comercial sem a respectiva matrícula devido à falta daquele requisito crucial, aplicável aos factos associados. Razão pela qual, actualmente, no acto de registo deve ser apresentado o título de propriedade do navio ou a certidão do seu registo passado pela capitania ou delegação marítima competente. Sem a matrícula, os navios não estão autorizados ao seu normal funcionamento.

É competente a conservatória do registo comercial, repartição do registo comercial em cuja área estiver situado o estaleiro ou se o navio estiver em construção ou para construir no estrangeiro e aquele deve ser matriculado na Conservatória do Registo Comercial de Lisboa. A matrícula do navio em construção ou a ser construída é efectuada por via do título apresentado para a inscrição provisória do contrato de construção ou da hipoteca convencional para garantia do pagamento da construção. Finda a construção, aquela passa a definitiva com o certificado do registo de propriedade do navio, emitido pela capitania ou pela delegação marítima competente. A matrícula oficiosa do navio construído para inscrição da hipoteca requerida pelo credor, é realizada com base no documento comprovativo daquela e no registo de propriedade do navio, segundo o art. 50.º do RRCN.

Se a matrícula tiver que ser realizada numa conservatória diversa do lugar onde o navio foi construído, seguem-se os trâmites do art. 590.º do CComercial, apresentando-se certidão passada no local do registo da matrícula do navio e caso existam hipotecas anteriores sobre o navio, essa serão transcritas. Por meio de averbamento, a matrícula do navio pode ser cancelada com o comprovativo do documento da destruição, do desaparecimento ou da perda da nacionalidade portuguesa. Por outro lado, se o registo de qualquer ónus ou encargo sobre o navio se mantiver, a matrícula não pode ser cancelada sem a intervenção do seu titular.

A construção ou a aquisição do navio é geralmente, a sua primeira inscrição, embora a hipoteca provisória de um navio em construção ou a construir possa ser efectuada, bem como a penhora, arresto ou arrolamento possam ser registados, mesmo sem a primeira inscrição do navio. O art. 89.º do RRC estabelece na alínea f) que: “O penhor, o arresto, a penhora e o arrolamento de créditos hipotecários, bem como a transmissão, cessão ou sub-rogação destes ou a sua afectação a reservas de sociedades de seguros, e a cessão da hipoteca ou do grau de prioridade do respectivo

registo, que são averbados à inscrição da hipoteca [...]”; são factos registados por meio de simples averbamento.

Sem o título de propriedade ou a certidão do registo passado pela entidade competente, o facto referente ao navio não pode ser registado definitivamente.

De acordo com o art. 589.º do CComercial, entre o proprietário do navio e o credor hipotecário, os acessórios do crédito (juros moratórios e remuneratórios, despesas de constituição da hipoteca e cláusula penal acordada) estão abrangidos independentemente do seu registo, apesar de nos termos do art. 693.º do CC, as partes poderem constituir outra hipoteca para garantir os juros em dívida que excedam o limite temporal garantido.

Assim, pelo exposto e consoante os artigos 687.º do CC e 4.º, n.º 2 do Código de Registo Predial, é possível aferir que a publicidade registal é imprescindível à hipoteca, sendo até relevante mencionar que a existência do registo predial deve-se à hipoteca como se verificou na Alemanha¹², dada a necessidade de publicitar a toda a comunidade a existência de uma hipoteca sobre um prédio pois com a constituição e o registo da hipoteca, além da relação obrigacional criada, uma relação de direito real é criada, possibilitando a oposição a terceiros, elemento crucial à prioridade para satisfazer o crédito, em caso de incumprimento.

De acordo com a doutrina dominante, o registo apenas produz efeitos com o acto registal, tornando-se constitutivo quando o acto subjacente era anteriormente apenas declarativo, enquanto outra parte da doutrina mais moderada, defende o acto registal como uma mera condição de eficácia, não tendo repercussão na validade do acto, considerando que o facto constitutivo da hipoteca se encontra realizado, mesmo sem o registo, embora aquele conceda a respectiva e indispensável produção de efeitos reais.

Determinados direitos relevantes como o direito de sequela e o de preferência são adquiridos somente com o registo, produzindo o indispensável efeito *erga omnes*, pelo que nas hipotecas judiciais e nas legais o registo é constitutivo e considerado como um requisito de eficácia, sem o qual a hipoteca não existe. Nas hipotecas voluntárias o

¹² CAMPOS, Maria Isabel Helbling Menéres Campos – Da Hipoteca – Caracterização, Constituição e Efeitos. Lisboa: Editora Almedina, 2003.

registo também deve ser considerado essencial e o que activa os efeitos dependentes do registo para vigorar, tal como ocorre com o registo de navios.

17. OS DIREITOS DO CREDOR HIPOTECÁRIO

No Direito português e como foi mencionado anteriormente, o autor da hipoteca como garantia acessória do crédito, seja o devedor ou um terceiro, conserva o direito de propriedade em relação ao bem hipotecado, não se verificando a transferência daquele bem para a esfera jurídica do credor hipotecário. Uma vez que os bens hipotecados continuam na posse do devedor, este pode transmitir ou onerar a embarcação, visto que a cláusula de inalienabilidade dos bens hipotecados é nula.

De acordo com o art. 695.º do CC, se a embarcação for alienada voluntariamente a um terceiro, o credor hipotecário não irá ficar prejudicado pois o seu direito de crédito mantém-se inalterado. Contudo, aquele acto permite ao credor hipotecário exercer o seu direito contra o adquirente, equiparado ao possuidor de boa-fé (arts. 726.º e 1269.º do CC), antes do término do prazo da hipoteca, se esse facto contribuir para a diminuição a segurança do crédito. Em geral, o credor hipotecário reclama o seu crédito ou impugna o valor da venda para assegurar a garantia reforçada do seu crédito. Se não o fizer, está acautelado pelo disposto no art. 592.º do CComercial uma vez que o art. 579.º deste diploma comercial designa uma das causas de extinção dos privilégios sobre navios, a venda voluntária, desde que feita com a citação do credor privilegiado, se passarem três meses sem que aquele tenha exercido a reclamação ou a impugnação a que tem direito.

O direito de sequela assiste o credor hipotecário quanto à embarcação hipotecada e é um garante do seu crédito (subsiste ainda que o bem seja alienado), embora tal direito não lhe permita apropriar-se do bem, se o devedor não honrar o seu compromisso. Perante o incumprimento da obrigação contraída pelo devedor, o credor pode executar o bem onerado, de modo a reaver a quantia monetária concedida. O art. 697.º do CC indica a penhora da embarcação hipotecada como a solução mais adequada. Se a hipoteca tiver sido constituída por um terceiro, o credor hipotecário deverá instaurar a execução contra aquele, podendo accionar o devedor conforme dispõe o art. 56.º do Código de Processo Civil (CPC), nas alienas do seu n.º 1 quanto à coligação e se a embarcação for insuficiente para garantir o cumprimento da obrigação. Porém, se a hipoteca tiver sido constituída pelo devedor e estiver na posse de um terceiro (contrato de fretamento em caso nu), o credor hipotecário pode demandar o devedor e o terceiro possuidor.

Já se o devedor ou um terceiro constituir uma nova hipoteca sobre a mesma embarcação, está a diminuir a segurança do crédito do credor hipotecário, ainda assim, a conseqüente desvalorização não dá ao credor hipotecário o direito de apropriação da embarcação como modo para satisfazer o seu crédito. Quando o devedor ou um terceiro for responsável pela diminuição das garantias do crédito, perde a vantagem do prazo que possa existir para o cumprimento da obrigação, podendo o credor hipotecário exigir o cumprimento imediato da obrigação contra o devedor ou um terceiro respeitando o art. 780.º CC.

Na hipótese da diminuição da segurança do crédito não estar relacionada com uma causa imputável ao credor hipotecário, este deve optar por exercer antecipadamente o seu direito de crédito (arts. 80.º, n.º 1 e 725.º do CC) ou por exigir a substituição ou o reforço da hipoteca (pelo art. 725.º não é permitido na totalidade para as hipotecas legais, dependendo da continuação da incidência da garantia sobre o bem em causa ou não), nos termos dos arts. 780.º, n.º 2 e do 701.º do CC. Apesar de a hipoteca conferir um privilégio creditório mobiliário especial, o art. 575.º do CComercial estabelece que aquele crédito prevalece enquanto a embarcação subsistir, embora de forma reduzida ou limitada, não tendo por isso o direito a actuar de forma directa sobre a embarcação, podendo o credor optar por um dos mecanismos abordados, nas situações em que o seu crédito fique prejudicado. Caso não o faça, pode exigir o imediato cumprimento da obrigação e, se tratar de uma obrigação financeira, registar a hipoteca sobre outro bem do devedor. Deve por isso seguir o art. 701.º do CC segundo o qual, a diminuição da segurança do crédito é um requisito necessário para o credor hipotecário exercer o seu direito, não sendo suficiente o mero receio de perecimento da coisa ou da diminuição do valor. O exercício antecipado do direito real de garantia resulta da omissão do devedor relativamente ao não reforço e à não substituição da hipoteca sobre a embarcação.

À luz da lei, o direito de retenção como um direito real de garantia é aplicável à hipoteca sobre navios e tem por finalidade obrigar o devedor a cumprir a sua obrigação. Um direito de retenção especial pode ser, por exemplo, o do construtor do navio para garantia dos direitos de crédito emergentes da respectiva construção. Este direito é equiparado ao penhor, pois recai sobre coisa móvel (art. 669.º do CC) e concede ao retentor, o direito à satisfação do crédito e dos juros, com preferência sobre os demais credores. Ora, não estando este direito sujeito a registo e concorrendo com a hipoteca de navios, a graduação é feita de acordo com a data de

constituição dos direitos em causa e prevalece o direito real de garantia que tiver sido constituído em primeiro lugar. Como tal, pelo disposto no art. 750.º do CC, na concorrência entre o direito de retenção e a hipoteca de navios, esta última só prevalece se tiver sido constituída antes do direito de retenção. Se existirem vários credores com uma hipoteca sobre a mesma embarcação, sendo cada um credores privilegiados como determina o art. 578.º, n.º 3 do CComercial, tal resulta numa igualdade no grau de créditos no momento do pagamento, pois os créditos garantidos por hipoteca não têm preferência de pagamento quanto aos privilégios creditórios sobre o navio, não podendo prejudicar estes últimos.

Desta maneira, há uma proporcionalidade de créditos entre todos os credores em detrimento do mecanismo tradicional da prioridade de registos. Antes da elevação da hipoteca à categoria de privilégio creditório sobre o navio, na existência de várias hipotecas registadas sobre o mesmo navio, a ordem seguida era a da prioridade temporal do registo, nos termos do art. 592.º do CComercial de 1959 e caso tivessem a mesma data, o pagamento era realizado através do rateio proporcional entre os credores hipotecários.

O citado DL n.º 8/2009, de 7 de Janeiro, veio tornar indiferente a data de registo das hipotecas e deixou de existir uma preferência resultante da prioridade de registo, passando os credores ocupar o mesmo grau na ordem de privilégios. Caso o produto da venda da embarcação seja insuficiente para pagar aos credores privilegiados da mesma ordem, será feito o rateio entre eles (art. 576.º do CComercial). A hipoteca pode ser transmitida pelo credor hipotecário sem o consentimento do devedor como dispõe o art. 577.º do CC. Contudo, se a hipoteca tiver sido constituída por um terceiro este tem de dar o seu consentimento (art. 727.º do CC). A produção de efeitos para o devedor, em consequência da transmissão da hipoteca, depende da correspondente notificação pelo credor e da aceitação pelo devedor.

Outra questão é a da indivisibilidade da hipoteca prevista no art. 696.º do CC, quando incida sobre mais que uma embarcação, dependendo a sua transmissão da concordância de todos os seus proprietários. Uma vez cedida, a hipoteca vai garantir o novo crédito nos limites do crédito inicialmente garantido (art. 728.º do CC), ficando os interesses do credor protegidos. Assim, a extinção do direito de crédito inicial não impede a continuação da hipoteca, desde que a sua transmissão tenha sido registada,

pois sem o registo não subsiste, ainda que o direito de crédito tenha sido extinto depois da transmissão.

Importa referir que o pacto comissório derivado do Direito romano, é nulo à luz do art. 694.º do CC e do previsto no art. 282.º do mesmo diploma, por contrariar os princípios gerais de Direito, incluindo em especial, o da boa-fé. Contudo, as partes podem convencionar o vencimento do crédito hipotecário, com fundamento na alienação ou na oneração dos bens hipotecados pois segundo o art. 695.º do CComercial, a execução o devedor não resulta na perda o direito de propriedade sobre o seu bem hipotecado e o credor não pode apoderar-se daquele, nem estabelecer um pacto comissório real anterior ou posterior à constituição da hipoteca para fazer seu o bem hipotecado

O negócio só é usurário se o credor da hipoteca quiser de facto retirar proveito da inferioridade ou vulnerabilidade do devedor. Porém a dação em cumprimento prevista no art. 837.º do CC. é admitida se o credor consentir, permitindo a prestação de coisa diversa da que é devida, embora de valor superior, exonerando o devedor. A reforçar o supra mencionado e no âmbito deste tema em anotação o art. 695.º do CC Anotado refere: “Admite-se apenas que se convencione o imediato vencimento do crédito hipotecário. Sob aquele aspecto, nenhum limite se poderia estabelecer à liberdade contratual.”

Acresce que, o princípio da liberdade contratual ou o princípio da autonomia da vontade das partes consagrado no art. 405.º do nosso CC permite que as partes tenham a liberdade de negociar os termos contratuais e de incluir as cláusulas que entenderem no seu contrato, desde que não contrariem certas disposições gerais de prevenção e especiais previstas na lei.

O MAR permite a escolha da lei aplicável à hipoteca com vista à melhor defesa dos seus interesses, sendo uma exceção aplicável aos navios registados num Estado Contratante e aos que estejam sujeitos à jurisdição do mesmo, ainda que aí não estejam registados. Conforme preceitua o n.º 2 do art. 591.º do Código Comercial, conjugado com o disposto no n.º 2 do art. 14.º do DL n.º 96/89, de 28 de Março, a constituição de hipoteca voluntária sobre um navio registado no MAR implica uma forma especial.

Em conformidade com o art. 692.º do CC e sem prejuízo do disposto no art. 592.º do CComercial, em caso de perda ou de inavegabilidade do navio sobre o qual incidam direitos de hipoteca, o credor hipotecário tem o direito a exercer os seus direitos correspondentes relativamente ao que restar do navio, como tem igualmente, direito à respectiva indemnização devida pelos seguradores em relação ao bem em causa.

Em caso de insolvência do devedor ou do terceiro autor da hipoteca, após os procedimentos legais obrigatórios presentes no n.º 1 do art. 174.º do Código de Insolvência e Recuperação de Empresas (CIRE), segue-se o pagamento aos credores garantidos. Os credores das hipotecas sobre navios são privilegiados e são pagos de acordo com o n.º 1 do art. 175.º do CIRE: “O pagamento dos créditos privilegiados é feito à custa dos bens não afectos a garantias reais prevaletentes, com respeito da prioridade que lhes caiba, e na proporção dos seus montantes, quanto aos que sejam igualmente privilegiados.” A regra aplicável é a do rateio na situação de existirem várias inscrições hipotecárias na mesma data. Os créditos privilegiados sobre o navio prevalecem sobre os créditos privilegiados civis e sobre os marítimos.

18. A EXPURGAÇÃO DA HIPOTECA

Por tratar-se de um direito concedido ao novo adquirente do bem hipotecado e embora não seja pessoalmente responsável pelo cumprimento da obrigação garantida, o terceiro adquirente pode ter o direito de expurgar a hipoteca nos termos legais. A expurgação da hipoteca encontra-se consagrada no art. 721.º do CC, sendo-lhe igualmente aplicável e com as necessárias adaptações, o art. 593.º do CComercial de grande importância para o registo da hipoteca de navios.

O objectivo da expurgação da hipoteca é de certa forma, o de fomentar a aquisição do bem onerado, de modo a possibilitar o aparecimento de um novo comprador, sem a necessidade de continuar com o encargo anteriormente constituído sobre o bem. Ao registar o bem, o novo adquirente não passa a ser responsável a nível pessoal pelos encargos anteriormente constituídos. Para se tornar o novo adquirente do bem hipotecado tem de pagar na íntegra o montante garantido pela hipoteca registada sobre a embarcação ao credor hipotecário nos trâmites dos arts. 998.º a 1000.º do CC.

Na vigência do antigo CPC consagrado previsto no DL n.º 329-A/95, de 12 de Dezembro, a expurgação da hipoteca era realizada através de um requerimento efectuado pelo respectivo pretendente aos credores hipotecários, com vista ao pagamento integral da hipoteca, de modo a que aqueles fossem citados para receberem a importância dos seus créditos. Desta forma e feita prova do facto que autorizava a expurgação, junta certidão do registo de transmissão da coisa hipotecada a favor do requerente e das inscrições hipotecárias, ficava marcado o dia e a hora para o pagamento, por termo, na secretaria e era ordenada a citação dos credores inscritos anteriormente ao registo de transmissão, observando-se o disposto correspondente nos art.s 865.º e seguintes.

O procedimento para a expurgação de hipotecas legais seguia os trâmites principais referidos, apesar de consagrar determinadas modificações quanto à hipoteca constituída a favor de incapaz e na falta de acordo e após a audiência dos interessados, o juiz fixava o destino ou a aplicação da parte do produto correspondente à hipoteca legal por dívida ainda não exigível. O diploma previa ainda, a expurgação de hipoteca que garanta prestações periódicas, pois segundo aquele, o juiz ouvia os interessados e decidia sobre o destino ou a aplicação do produto da expurgação da hipoteca.

O processo especial de expurgação de hipotecas foi eliminado em 2013, com a nova redacção do CPC, ficando uma única forma de processo comum adaptada às suas necessidades. As motivações desta alteração terão recaído na atribuição de poderes de gestão processual mais amplos aos juízes, visando a celeridade do processo.

Assim, o art. 723.º do CC consagra os direitos dos credores quanto à expurgação, referindo: a sentença que declarar os bens livres de hipotecas em consequência de expurgação não será proferida sem se mostrar que foram citados todos os credores hipotecários; e o credor que, tendo a hipoteca registada, não for citado nem comparecer espontaneamente em juízo não perde os seus direitos de credor hipotecário, seja qual for a sentença proferida em relação aos outros credores; e se o requerente da expurgação não depositar a importância devida, nos termos da lei de processo, fica o requerimento sem efeito e não pode ser renovado, sem prejuízo da responsabilidade

Esta inovação resultou do DL n.º 234/2015, de 13 de Outubro de 2015, com a finalidade de remover um obstáculo que impedia a adesão de um número considerável de navios no MAR, tendo o problema sido resolvido na sequência do desagrado manifestado pelas instituições de crédito estrangeiras. A alínea b) do art. 721.º do CC era um factor impeditivo ao financiamento desses navios porque estava associada ao recurso aos órgãos jurisdicionais pelo devedor e pelo novo comprador para decidir sobre o valor do bem.

Com o passar do tempo e por ser um bem móvel sujeito a deteriorações pelo mar, o navio desvaloriza-se e o credor hipotecário assiste à diminuição do valor inicial, sem correspondência com o valor emprestado, ficando as instituições de crédito a perder a sua segurança com aquela exigência. De acordo com a introdução ao DL em apreço, a explicitação dos motivos da sua existência (além da alteração ao DL n.º 96/89, de 28 de Março de 1989) consiste: “No entender dessas instituições de crédito, a faculdade prevista na alínea b) do art. 721.º do CC permite ao adquirente dos bens hipotecados a sustentação de um valor desses bens em montantes inferiores aos inicialmente contratados, e, sendo tal faculdade dirimível por via judicial, consideram que a mesma alonga a incerteza e falta de segurança jurídicas sobre a relação jurídica de hipoteca estabelecida e, conseqüentemente, sobre a solidez, sustentabilidade e integralidade do seu crédito hipotecário.”

O presente DL assegura, por isso, ao credor hipotecário o pagamento integral de todos os direitos e encargos estipulados e emergentes do contrato de hipoteca, esclarecendo que tal direito não é afectado pelo exercício das faculdades previstas na alínea b) do art. 721.º do CC, que desse modo deixam de ser aplicadas àqueles contratos de hipoteca.

Com efeito, a importante alteração legislativa do art. 14.º do DL n.º 234/2015, de 13 de Outubro prendeu-se com um Parecer Consultivo da Procuradoria-Geral da República, resultante de um pedido feito a 2 de Junho de 1995 pela SDM que elaborou um “Memorandum” a suscitar a seguinte problemática: o art. 14.º, n.ºs 3 e 4 do DL 96/89, de 28 de Março, permitia às partes a designação da lei aplicável à hipoteca ou a direito equivalente, inscrevendo-a em conjunto com a hipoteca e por sua vez, os preceitos citados foram confrontados no caso da ZFM com o princípio da extraterritorialidade que a norteia e enforma e como tal, tendo sido recomendado o afastamento da aplicação das regras nacionais sobre as hipotecas e o concurso de créditos.

Porém, as partes têm a faculdade de designar uma lei para regular a hipoteca em toda a sua extensão, ao abrigo da sua autonomia privada. A escolha de uma lei estrangeira foi possibilitada justamente por a graduação de créditos pela lei portuguesa ser inconveniente (a Convenção de 1926 não permitia qualquer alteração à graduação da hipoteca quanto a outros privilégios). Além de que aquela graduação apenas terá a aplicação da lei portuguesa, caso as partes a tiverem escolhido, se não tiverem optado por nenhuma legislação em concreto ou se escolheram a lei estrangeira mas não inscreveram esse facto no registo.

Embora as hipotecas sobre navios registados no MAR beneficiem da livre escolha pelos intervenientes da lei aplicável à hipoteca, mediante a inscrição de tal facto no acto do registo da hipoteca e igualmente da expurgação como solução para remover a hipoteca através do pagamento integral das dívidas que recaem sobre o navio aos credores hipotecários, as entidades bancárias nacionais estrangeiras ainda não detêm o conforto necessário para possibilitar uma maior flexibilidade de investimento na área naval mercante.

Tendo em conta o preceituado no artigo 584.º do Código Comercial, será porventura possível aplicar ao navio uma solução derivada do plano jurídico dos bens imóveis.

Contemplando a importância da hipoteca para o mercado de compra e venda de navios e o impulsionar da respectiva indústria, pese embora os avanços da legislação portuguesa neste âmbito, configura-se necessária uma alteração capaz de conceder mais segurança jurídica às entidades bancárias, dados os riscos associados.

Uma solução capaz de incrementar o modo de defesa do credor perante o incumprimento passaria por capacitar o devedor com a possibilidade de executar o navio – conceito unitário (incluindo todos os seus motores, máquinas e equipamentos) - ficando o credor com o produto da venda do navio. Contudo e convencionando o deterioramento constante dos navios dada a sua actividade associada a um desgaste constante, o devedor teria de pagar ao credor a diferença entre o valor da hipoteca inicialmente convencionada e o valor auferido com a execução do navio, com vista ao pagamento da hipoteca.

Esta perspectiva dependeria inteiramente da vontade das partes e obrigaria a uma autorização prévia do credor, inicialmente consagrada no acto de constituição da hipoteca, podendo as partes, inclusivamente, convencionar a produção de efeitos antecipada da possível venda do navio e conseqüente ressarcimento ao credor, devendo todos os acordos ficar devidamente registados *a priori*.

Este é um procedimento alternativo e relativamente credível para estimular o investimento na marinha mercante portuguesa por parte de armadores estrangeiros, em concreto no MAR, bem como concretizador de estabilidade jurídica *in rem* suficiente no tocante ao ponto de vista das entidades bancárias de outros países, evitando outras soluções concretizáveis mas necessariamente mais morosas e dispendiosas, como a via judicial.

PARTE VII – O FUTURO DO MAR

19. PREVISÕES

Com o seu novo regime fiscal o CINM cresceu e atraiu empresas, estando mais competitivo, como demonstra a economia regional, a principal beneficiária daquela evolução. No fim do ano de 2017 estavam registadas no MAR cerca de quinhentas e oitenta embarcações, incluindo porta contentores, navios de carga geral, graneleiros, navios transportadores de matérias perigosas como petróleo ou materiais químicos, *ferries* e navios de passageiros. A tonelagem de arqueação bruta (TAB) dos navios de comércio aumentou para mais de quinze milhões de toneladas. No MAR a média de arqueação bruta de cada navio ronda as trinta e duas mil toneladas e a idade média dos navios registados situa-se nos 12 anos, assinalando a qualidade dos navios a investir no MAR. A criação de emprego tem vindo a aumentar, possibilitando postos de trabalho a cerca de cinco mil tripulantes nos navios registados no MAR aumentou em 15,5%, de trezentos e três para trezentos e cinquenta.

No CINM, no final de 2017 estavam registadas duzentas mil sociedades licenciadas, demonstrando a vantagem da posição do MAR entre os melhores registos internacionais da EU e os efeitos positivos derivados do Regime em vigor e do trabalho promocional desenvolvido pela SDM junto de diversos países com economias consolidadas ou emergentes e potencial para investir em Portugal.

Outro factor relevante está associado proveniência da frota do MAR, tendo em conta que a grande maioria provém da Alemanha, seguida da Itália, Suíça e Espanha e somente 5% provêm de Portugal.

Apesar das melhorias verificadas nos últimos tempos, o MAR tem ainda alguns problemas cuja persistência pode ter consequências negativas como se tem verificado com a saída de navios do registo para Malta ou o Chipre. Portugal é um dos poucos países europeus que não permite a segurança armada a bordo dos navios sob a sua bandeira, factor comprometedor da segurança da tripulação. A pirataria é ainda uma realidade neste âmbito, daí a importância da existência de guardas-armados a bordo para evitar que a tripulação do navio fique em risco, em especial na costa africana. Em consequência, algumas companhias holandesas, por exemplo, já alteraram a sua bandeira, para terem uma segurança acrescida, ainda que essa decisão implique despesas derivadas da mudança de registo.

Questão diversa relaciona-se com o atraso na emissão de certificados marítimos para as tripulações estrangeiras resultando no risco destas ficarem retidas em portos estrangeiros até a obtenção do mesmo, o que resulta em avultadas despesas para o armador no período de tempo em que o navio não está no activo. A inexistência de certificados electrónicos dificulta o processo, uma vez que a grande maioria dos armadores não quer ter de ir para outras bandeiras fora da Europa e com menor qualidade para obterem os certificados desejados.

Neste âmbito, a Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira n.º 12/2017/M veio recomendar ao Governo da República o emprego de meios no sentido de resolver os constrangimentos que impedem o MAR, dado que é actualmente o registo de navios com mais crescimento na Europa nos últimos anos. As recomendações incluem o apelo ao Estado Central, em concreto à DGRM, com vista à desmaterialização dos processos de emissão de certificados electrónicos de tripulação, de licenças e de outros documentos indispensáveis aos armadores; a descentralização dos serviços da DGRM, sendo possível a delegação de capacidades na Comissão Técnica do MAR; a implementação de guardas armados a bordo de navios a arvorar a bandeira portuguesa, salvaguardando os tripulantes das áreas de risco onde prevalece a pirataria.

Ainda no plano de melhoramentos, a Directiva Europeia 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira segundo o n.º 1 do seu art. 1.º tem por objectivo: “a) Garantir que os Estados-Membros cumpram de forma eficaz e coerente as suas obrigações enquanto Estados de bandeira; b) Reforçar a segurança e prevenir a poluição causada pelos navios que arvoram a bandeira de um Estado-Membro.” Em conformidade, os Estados-Membros deveriam desenvolver, aplicar e manter um sistema de gestão da qualidade relativamente aos aspectos operacionais das actividades da sua administração conexas com o Estado de bandeira.

A intenção foi a de melhorar a transparência do desempenho das frotas e de contribuir para uma melhor monitorização da observação das obrigações do Estado de bandeira, pela existência de condições equitativas entre as administrações, prevenindo a saída de navios do MAR sem deixar de parte a prevenção da poluição originada pelos navios que arvoram uma bandeira europeia. Como tal, passaram a ser realizadas

auditorias regulares às administrações de cada EM. Este sistema deve ser certificado nos termos das normas de qualidade aplicáveis no plano internacional

Portugal falhou inicialmente na transposição completa daquele instrumento jurídico e alertado pela Comissão Europeia segundo parecer fundamentado baseado na falha da criação de um sistema de gestão da qualidade como Estado de bandeira. Assim, o País tinha de fazer face a esta insuficiência, sob pena da Comissão Europeia recorrer para o Tribunal de Justiça da UE.

A Comissão Europeia referiu e correctamente, a falta de recursos humanos na administração e o correspondente impacto negativo na segurança e no desempenho ambiental na frota com bandeira portuguesa, o que vem dar razão aos problemas sentidos de momento. A solução consiste em alterar e em adaptar a legislação vigente para a necessária, procurando a adopção de um sistema menos burocrático baseado numa documentação electrónica e garantindo a segurança a bordo nos navios que arvoem a bandeira portuguesa, tendo por inspiração outros países cujas legislações tiveram comprovadamente reflexos positivos.

Recentemente, a DGRM obteve a desejada certificação, resolvendo o problema que a Comissão Europeia apontou a Portugal com base no incumprimento da obrigação imposta pelo DL n.º 51/2012, de 6 de Março responsável por transpor a Directiva n.º 2009/21/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009. O novo Sistema de Gestão da Qualidade tem por finalidade a promoção da melhoria e satisfação das necessidades dos seus interessados, a dinamização da economia e a protecção dos direitos e interesses da sociedade civil

Com a Lei n.º 9/2018, de 2 de Março, o Governo adquiriu a autorização para criar o Sistema Nacional de Embarcações e Marítimos, um sistema central de dados com o objectivo de publicitar os registos e certificações realizadas, agregando e organizando informações relativas à actividade marítima, possibilitando o acesso a várias entidades, nomeadamente a DGRM, entre outras, no exercício das respectivas atribuições e dentro das limitações impostas pela legislação, tais como a protecção da identidade dos titulares dos dados.

Desta forma, foram colmatadas necessidades, através da continuidade da melhoria e simplificação dos procedimentos, maximizando a eficiência dos serviços do MAR.

20. CONCLUSÃO

Da leitura do desenvolvimento do Direito do Mar conclui-se pela quase certa substituição do conceito de direito marítimo relacionado com os navios para o direito da presença do homem no mar¹³, fenómeno observado pela doutrina e pela sociedade em geral e em concreto no meio ambiente e marinho, embora a intenção seja sempre o da sua protecção.

Nos últimos anos, a crise mundial que se fez sentir nos transportes marítimos devido à concorrência desleal, fez com que Portugal perdesse grande parte dos seus navios e armadores registados da marinha mercante nacional, não só pela falta de estruturas para a captação de investimento estrangeiro, como também pela falta de legislação fiscal existente em comparação com outros territórios. O problema agravou-se com os efeitos das políticas europeias de liberdade de circulação de bens, pessoas e serviços após o término do mecanismo proteccionista accionado ao longo da transição para a Comunidade Europeia. A legislação sofreu então algumas alterações, conduzindo ao ajustamento da situação através da implementação de condições fortalecedoras dos navios de bandeira portuguesa, como a indicação de que o transporte marítimo de mercadorias com vista ao fornecimento de bens essenciais para o país, importadas por empresas públicas ou privadas, passasse a ser realizado em navios de bandeira portuguesa em condições semelhantes às do mercado internacional.

Os efeitos gravosos da desertificação dos armadores nacionais para os pavilhões de conveniência levaram ao reforço legislativo pela criação do MAR como DL n.º 96/89, de 28 de Março.

O sucesso alcançado levou à manutenção da ZFM como polo de desenvolvimento económico e social da RAM.

A título de investimentos realizados pelos seus operadores e pela SDM, a ZFM representa mais de duzentos e sessenta milhões de euros e mais de quinhentos postos de trabalho de uma perspectiva directa, embora por cada um desses postos a estimativa aponte para a criação de outros dois indirectos. A maior parte das actividades desenvolvidas reporta-se à indústria alimentar, das bebidas e do tabaco, petrolífera, produtos metálicos, à reciclagem e à gestão de resíduos, armazenamento

¹³ RAPOSO, Mário – Direito Marítimo – Uma Perspectiva. Lisboa: Tópicos para uma Conferência feita na Ordem dos Advogados, 1983.

e comércio. Outras actividades desenvolvidas na Zona Franca Industrial do Caniçal são a produção de energia, produtos químicos, biotecnologias, comunicações, plásticos, cimentos, e lavandaria industrial.

As estimativas apontam para a continuidade do sucesso do MAR, na condição do seu investimento na simplificação de determinados procedimentos burocráticos prejudiciais à manutenção dos seus bons resultados. A SDM tem um papel importante na sua estabilidade, devendo essa questão ser tratada com extrema sensibilidade, por constituir uma jurisdição eficiente para a instalação de empresas com operações nos mercados internacionais através da sua baixa tributação, da adequação das suas infra-estruturas e dos seus custos operacionais competitivos.

REFERÊNCIAS

CANOTILHO, J. J. Gomes ; MOREIRA, Vital – Constituição da República Portuguesa anotada. 8.^a ed. Lisboa : Coimbra Editora, 2009. p. 81-91.

COSTA, Mário Júlio de Almeida – Direito das Obrigações. 12.^a ed. Coimbra : Editora Almedina, 2009.

COSTA, Salvador da – O concurso de credores. 4.^a ed. Lisboa : Editora Almedina, 2009. p. 110-133.

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 22/86/M - Diário da República I Série. N.º 227 (2 Outubro 1986).

DECRETO N.º 42645 – Diário da República I Série. N.º 263 (14 Novembro 1959).

DECRETO N.º 44490 – Diário da República I Série. N.º 177 (3 Agosto 1962).

DECRETO REGULAMENTAR N.º 53/82 - Diário da República I Série. N.º 194 (23 Agosto 1982).

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 16/87/M - Diário da República I Série. N.º 158 (13 Julho 1987).

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 21/87/M - Diário da República I Série. N.º 204 (5 Setembro 1987).

DECRETO REGULAMENTAR REGIONAL N.º 23/2016/M – Diário da República I Série. N.º 225 (23 Novembro 2016).

DECRETO-LEI N.º 165/86 – Diário da República I Série. N.º 144 (26 Junho 1986).

DECRETO-LEI N.º 191/87 – Diário da República I Série. N.º 98 (29 Abril 1987).

DECRETO-LEI N.º 201/98 – Diário da República I Série. N.º 157 (10 Julho 1998).

DECRETO-LEI n.º 202/98 – Diário da República. 1.^a Série: n.º 157, de 10 de Julho de 1998.

DECRETO-LEI N.º 215/89 – Diário da República I Série. N.º 149 (1 Julho 1989).

DECRETO-LEI N.º 234/2015 - Diário da República I Série. N.º 200 (13 Outubro 2015).

DECRETO-LEI N.º 234/88 – Diário da República I Série. N.º 153 (5 Julho 1988).

DECRETO-LEI N.º 248/86 – Diário da República I Série. N.º 194 (25 Agosto 1986).

DECRETO-LEI N.º 264/90 – Diário da República I Série. N.º 201 (31 Agosto 1990).

DECRETO-LEI n.º 265/72 – Diário da República I Série. N.º 147 (31 Julho 1972).

DECRETO-LEI N.º 287/83 – Diário da República I Série. N.º 141 (22 Junho 1983).

DECRETO-LEI N.º 329-A/95 – Diário da República I Série. N.º 285 (12 Dezembro 1995).

DECRETO-LEI n.º 352/86 – Diário da República. 1.ª Série: n.º 243, de 21 de Julho de 1986.

DECRETO-LEI N.º 352-A/88 – Diário da República I Série. N.º 299 (3 Outubro 1988).

DECRETO-LEI N.º 370/2007 – Diário da República I Série. N.º 213 (6 Novembro 2007).

DECRETO-LEI N.º 42644 – Diário da República I Série. N.º 263 (14 Novembro 1959).

DECRETO-LEI N.º 44/2002 – Diário da República I Série. N.º 52 (2 Março 2002).

DECRETO-LEI N.º 44490 – Diário da República I Série. N.º 177 (3 Agosto 1962).

DECRETO-LEI N.º 500/80 – Diário da República I Série. N.º 243 (20 Outubro 1980).

DECRETO-LEI N.º 502/85 – Diário da República I Série. N.º 300 (30 Dezembro 1985).

DECRETO-LEI N.º 51/2012 – Diário da República I Série. N.º 47 (6 Março 2012).

DECRETO-LEI N.º 8/2009 – Diário da República I Série. N.º 4 (7 Janeiro 2009).

DECRETO-LEI N.º 96/89 – Diário da República I Série. N.º 72 (28 Março 1989).

Gregos deverão registar mais navios em Janeiro. Disponível em <http://www.jornaldaeconomiamar.com/armador-grego-regista-10-navios-no-mar/>

INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES – IACS Explained [Em linha]. London : IACS, 2016. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.iacs.org.uk/explained/default.aspx>>.

LEI N.º 89/2017 - Diário da República. 1.ª Série: n.º 160, 21 de Agosto de 2017.

LEI N.º 9/2018 - Diário da República. 1.ª Série: n.º 44, 2 de Março de 2018.

LIMA, João de Matos Antunes VARELA, Fernando Andrade Pires de – Código Civil Anotado (Arts. 1.º a 761.º). 2.ª ed. Coimbra : Coimbra Editora, 1979. Vol. 1. p. 704-784.

MADEIRA. Sociedade de Desenvolvimento da Madeira, S.A. (SDM) – Madeira : soluções globais para investimentos de sucesso [Em linha]. Funchal : SDM, 2016. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.ibc-madeira.com/images/eBrochures/Brochure-IBC-pt/>>.

MAR, Jornal de Economia do - Infra-Estruturas & Transportes - Armador grego regista 10 navios no MAR -

MAR, Jornal de Economia do - Infra-Estruturas & Transportes - Governo aprova proposta de lei de autorização legislativa sobre tonnage tax. . Disponível em <http://www.jornaldaeconomiamar.com/governo-ja-pode-legislar-tonnage-tax/>

PALMA, Clotilde Celorico – Características fundamentais do novo Regime do Centro Internacional de Negócios da Madeira – Avanços e recuos legislativos; atratividade fiscal e fuga de empresas; o contributo decisivo para o desenvolvimento regional: eis alguns tópicos que aqui encontrará desenvolvidos. Revista Contabilista. Lisboa. N.º 293 (Fevereiro de 2016).

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING - Annual report 2015 [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.parismou.org/sites/default/files/Annual%20Report%202015%20published.pdf>>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – Flags meeting low risk criteria [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.parismou.org/inspections-risk/ship-risk-profile/flags-meeting-low-risk-criteria>>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – Infographic Paris MoU Annual 2016 [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2016. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.parismou.org/infographic-paris-mou-annual-2016>>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – List of recognized organizations [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.parismou.org/sites/default/files/List%20of%20recognized%20organizations.pdf>PARIS>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – Recognized organizations performance 2015 [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.parismou.org/sites/default/files/2015%20Recognized%20Organization%20Performance%20Table.PDF>>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – Regional scope. [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: https://www.parismou.org/system/files/Regional%20scope_0.pdf>.

PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING – White, gray and black flags list [Em linha]. The Hague : Paris MoU, 2015. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://www.parismou.org/sites/default/files/2015%20White%20Grey%20and%20Black%20Flags%20List.PDF>>.

PARIS. Memorando de Entendimento de Paris (The Paris Memorandum of Understanding – MoU) – Site Oficial – 2017 - Guidelines for the use of Electronic Certificates.PDF. Disponível em <https://www.parismou.org/guidelines-use-electronic-certificates>.

PORTARIA N.º 115/2015 - Diário da República. 1.ª Série: n.º 80, de 24 de Abril de 2015.

PORTARIA N.º 150/2004 - Diário da República I Série. N.º 37 (13 Agosto 2004).

PORTARIA N.º 345-A/2016 - Diário da República I Série. N.º 250 (30 Dezembro 2016).

PORTARIA N.º 715/89 - Diário da República I Série. N.º 193 (23 Agosto 1989).

PORTUGAL. Procuradoria-Geral da República - Parecer do Conselho Consultivo da Procuradoria-Geral da República, N.º Convencional PGRP00000759, Parecer n.º P000371995, Documento n.º PPA19951012003700 [Em linha]. Relator Salvador da Costa. Lisboa : DGSI. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.dgsi.pt/pgrp.nsf/0/4f77ca1042edf4708025661700425834>>.

PORTUGAL. Procuradoria-Geral da República. Gabinete de Documentação e de Direito Comparado – Resolução da Assembleia da República n.º 60-B/97 - Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e o Acordo Relativo à Aplicação da Parte XI da mesma Convenção [Em linha]. [S.l. : s.n.], 1997. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.gddc.pt/siii/docs/rar60B-1997.pdf>>.

RAPOSO, Mário – Direito Marítimo : uma perspectiva [Em linha]. [S.l. : s.n.]. Tópicos para uma Conferência feita na Ordem dos Advogados, 1983. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW: <URL:<http://portal.oa.pt/upl/%7Bfdb9f747-d9fa-4dcf-9103-46f29b5d6d97%7D.pdf>>.

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA N.º 60-B/97 – Diário da República I Série. N.º 238 (14 Outubro 1997).

RESOLUÇÃO DA ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DA MADEIRA N.º 12/2017/M – Diário da República. 1.ª Série: n.º 106, de 1 de Junho de 2017.

SILVA, Agostinho – Novo contrato inverte posições. Funchal : Diário de Notícias, Quinta-feira, 10 de Novembro de 2016.

SILVA, Carlos Costa e – Portuguese Legislature Reinforces Protection of Mortgagees in Madeira Shipping Register. Lisboa: International Law Office, Novembro - 2015. Disponível em <http://www.internationallawoffice.com/Directory/Barrocas-Advogados/Lisbon/Carlos-Costa-e-Silva>.

SILVA, José Luís Moreira da – Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos) – Parte II. Lisboa : Editado pela Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 2002.

SILVA, Miguel – CINM registou este ano mais 120 sociedades. Funchal : Diário de Notícias, Sexta-feira, 4 de Novembro de 2016.

SOARES, Augusto – Registo Internacional de Navios a caminho das 500 Embarcações - MAR já atraiu mais 60 navios este ano. Jornal da Madeira. (20 Junho 2016).

SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA, S.A. (SDM) – Benefícios fiscais [Em linha. Funchal : SDM, 2016. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.ibc-madeira.com/pt/tax-benefits.html>>.

SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA, S.A. (SDM) – Carta aberta aos detractores do CINM a propósito do “Panama Papers”. Funchal : SDM, 2016. [Consult. 15 Nov. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.ibc-madeira.com/pt/news-menu/communications/442-open-letter-to-the-detractors-of-the-mibc.html>>.

SOCIEDADE DE DESENVOLVIMENTO DA MADEIRA, S.A. (SDM) – MAR : Registo Internacional de Navios [Em linha]. Funchal : SDM, 2016. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.ibc-madeira.com/images/eBrochures/Brochure-MAR-pt/>>.

STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING – STCW: The White List [Em linha]. Louisiana : STCW. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://www.stcwonline.com/stcw/stcw-the-white-list>>.

TÓQUIO. Memorando de Entendimento de Tóquio (The Tokyo Memorandum of Understanding – MoU) – Site Oficial – 2017 – Annual Report 2017.PDF. Disponível em http://www.tokyo-mou.org/publications/annual_report.php.

UNESCO, Comissão Nacional – Floresta Laurissilva da Madeira. Disponível em <https://www.unescoportugal.mne.pt/pt/temas/proteger-o-nosso-patrimonio-e-promover-a-criatividade/patrimonio-mundial-em-portugal/floresta-laurissilva-na-madeira>.

UNIÃO EUROPEIA – Convenção de Bruxelas de 1968 relativa à Competência Jurisdicional e à Execução de Decisões em matéria civil e comercial : Versão consolidada CF 498Y0126(01). Jornal Oficial das Comunidades Europeias [Em linha]. L:299 (31 Dezembro 1972). [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:[http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:41968A0927\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX:41968A0927(01))>.

UNIÃO EUROPEIA – Directiva 2015/849 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Maio de 2015, relativa à prevenção da utilização do sistema financeiro para efeitos de branqueamento de capitais ou de financiamento do terrorismo, que altera o Regulamento (UE) n.º 648/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho, e que revoga a Diretiva 2005/60/CE do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 2006/70/CE da Comissão (Texto relevante para efeitos do EEE). Disponível em: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32015L0849>.

UNIÃO EUROPEIA - European Commission: Press releases database; Press Release details. Bruxelas, 6 de Abril de 2018. Disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=OJ:C:2016:202:TOC>.

UNIÃO EUROPEIA - Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia [Em linha]. C:326 (26 Outubro 2012) 47-390. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:12012E/TXT&from=pt>>.

UNIÃO EUROPEIA. Comissão - Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 16 de Junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos arts. 107.º e 108.º do Tratado. Jornal Oficial da União Europeia [Em linha]. L:187 (26 Junho 2014). [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0651>>.

UNIÃO EUROPEIA. Conselho – Convenção sobre a lei aplicável às obrigações contratuais (versão consolidada); primeiro protocolo relativo à interpretação da convenção de 1980 pelo tribunal de justiça (versão consolidada) ; segundo protocolo que atribui competência ao tribunal de justiça para interpretar a convenção de 1980 (versão consolidada) (2005/C 334/01). Jornal Oficial da União Europeia [Em linha]. C:334 (30 Dezembro 2005). [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:https://docentes.fd.unl.pt/docentes_docs/ma/MHB_MA_29693.pdf>.

UNIÃO EUROPEIA. Parlamento ; UNIÃO EUROPEIA. Conselho – Directiva 2009/21/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, relativa ao cumprimento das obrigações do Estado de bandeira. Jornal Oficial da União Europeia [Em linha]. L:131 (28 Maio 2009). [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0021>>.

UNIÃO EUROPEIA. Versões consolidadas do Tratado da União Europeia e do Tratado Sobre o Funcionamento da União Europeia. Jornal Oficial da União Europeia [Em linha]. C:326 (7 de Junho de 2016). 2016/C 202/01. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2016.202.01.0001.01.POR&toc=OJ:C:2016:202:FULL>.

VASCONCELOS, Cláudia Câmara [et al.] – Madeira, reflexões sobre o desenvolvimento, um olhar sobre 10 pequenas economias (Canárias, Chipre, Guernsey, Ilha de Man, Jersey, Luxemburgo, Malta, Hong Kong, Singapura, Bermudas). 1.^a ed. Madeira : Edição dos Autores, 2005. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL:http://ibc-madeira.com/images/pdf_PT/07MadeiraReflexoesDesenvolvimento_1005.pdf>.

BIBLIOGRAFIA

Alexandra von Bohm-Amolly – Registo de navios - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

ALVES, Natália Garcia – Reserva de Propriedade ou Hipoteca Sobre Bens Móveis a Favor da Entidade Financiadora? Lisboa: ABREU ADVOGADOS – Newsletter 41, 2010.

AZEVEDO, Maria Eduarda – O Regime Fiscal do Centro Internacional de Negócios da Madeira (Sinopse). Lisboa: Revista Lusíada, Direito, Série 2, N.º s 8/9, 2011. Disponível em <http://revistas.lis.ulusiada.pt/index.php/ldl/article/viewFile/530/499>.

CÂMARA, Vítor – Dos Registos, Em Especial o Registo Comercial: Características e Fragilidades. Lisboa: Editora Chiado, 1.ª Edição, 2016.

CAMPOS, Maria Isabel Helbling Menéres Campos – Da Hipoteca – Caracterização, Constituição e Efeitos. Lisboa: Editora Almedina, 2003.

CANOTILHO, J. J. Gomes, MOREIRA, Vital – Constituição da República Portuguesa. Lisboa: Coimbra Editora, 8ª. Edição, 2009.

CORDEIRO, António Menezes – Da natureza jurídica do navio - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

COSTA, António – A UNCLOS, O Mar Livre e as Bandeiras de Conveniência. Lisboa: Transporte Marítimo Global, Fevereiro – 2014. Disponível em <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2014/02/a-unclos-o-mar-livre-e-as-bandeiras-de-conveniencia.pdf>.

COSTA, Mário Júlio de Almeida – Direito das Obrigações. Lisboa: Editora Almedina, 2009. 12.ª Edição.

DIAS, Maria João – O Registo Internacional de Navios da Madeira («MAR»). Algumas Notas – Actualidad Jurídica Uría Menéndez / ISSN: 2174-0828 / 44-2016 / 86-91. Disponível em <http://www.uria.com/en/abogados/ficha.pdf?iniciales=JRD&lang=en&pdf=1&local=en&lang=en>.

Estudo da Comunicação Proferida nas II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo da Faculdade de Direito de Lisboa.

FERNANDES, Cátia – O Registo Internacional de Navios da Madeira – Uma Viagem pelo MAR. Lisboa: Texto Preparado no Âmbito da Pós-Graduação em Direito Administrativo do Mar, Organizado pelo Instituto de Ciências Jurídico-Políticas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, 2010. Disponível em http://www.mlqts.pt/xms/files/Publicacoes/Arts./2015/O_registo_internacional_de_navios_da_Madeira_uma_viagem_pelo_MAR.pdf.

FERREIRINHA, Fernando Neto, SILVA, Zulmira Neto Lino da – A Função Notarial dos Advogados – Teoria e Prática. Coimbra: Editora Almedina, 1.ª Edição, 2009.

GUEDES, Armando M. Marques – Direito do Mar. 2.ª ed. Coimbra : Coimbra Editora, 1998. p. 11-86.

GOMES, Manuel Januário da Costa – Privilégios sobre o Navio breve notas - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

GONÇALVES, Diogo Costa – Personalidade vs. Capacidade Jurídica – Um Regresso ao Monismo Conceptual?- Ordem dos Advogados – Revista 75 Jan./Jul. 2015. Disponível em: <https://portal.oa.pt/comunicacao/publicacoes/revista/ano-2015/ano-75-voliii-jan-jun-2015/doutrina/>.

GONZÁLEZ, José Alberto R. L., JANUÁRIO, Rui – Direito e Prática Notarial – Formulários. Lisboa: Editora Quid Juris. 2.ª Edição.

GONZÁLEZ, José Alberto R. L.: Código Civil Anotado - Direito das Obrigações (art.s 397.º a 873.º), Lisboa: Editora Quid Juris, 2012.

GOUVEIA, Patrícia – Tripulantes portugueses a bordo de 'gigante alemão'. Diário de Notícias. Funchal. (20 Outubro 2016).

IRN, Instituto dos Registos e Notariado - Pº C.Co. 91/2010 SJC-CT. Disponível em <http://www.irn.mj.pt/sections/irn/doutrina/pareceres/comercial/2010/p-c-co-91-2010-sjc-ct/downloadFile/file/ctcco91-2010.pdf?nocache=1319124797.92>.

Judiciários, Centro de Estudos – O Nosso Processo Civil, Textos e Jurisprudência (Jornadas de Processo Civil – Janeiro de 2014 e Jurisprudência dos Tribunais

Superiores sobre o NCPC), Caderno V. Lisboa: Caderno Especial, Setembro de 2015. Disponível em http://www.cej.mj.pt/cej/recursos/ebooks/ProcessoCivil/CadernoV_NCPC_Textos_Jurisprudencia.pdf.

LANÇA, Cristina – Do Direito e do Mar – O Navio. Jornal de Economia do Mar. Disponível em <http://www.jornaldaeconomiamar.com/do-direito-do-mar-16/>.

LEME – Barómetro PwC da Economia do Mar (Portugal). Disponível em <https://www.pwc.pt/pt/publicacoes/leme/portugal.html>.

LOPES, J. de Seabra – Direito dos Registos e do Notariado. Lisboa: Editora Almedina, 2011. 6.ª Edição.

MORAIS, Rui Duarte – Paraísos fiscais e regimes fiscais privilegiados [Em linha]. Conferência proferida no Conselho Regional da Ordem dos Advogados da Madeira, em 19 de Maio de 2006. [Consult. 14 Out. 2016]. Disponível em WWW:<URL: <https://portal.oa.pt/comunicacao/publicacoes/revista/ano-2006/ano-66-vol-iii-dez-2006/doutrina/rui-duarte-morais-paraissos-fiscais-e-regimes-fiscais-privilegiados/>>.

OMI, Organização Marítima Internacional - Membros. Disponível em <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

OMI, Organização Marítima Internacional – Questões Frequentes. Disponível em <http://www.imo.org/en/About/Pages/FAQs.aspx>.

PALMA, Clotilde Celorico – Características fundamentais do novo Regime do Centro Internacional de Negócios da Madeira – Avanços e recuos legislativos; atratividade fiscal e fuga de empresas; o contributo decisivo para o desenvolvimento regional: eis alguns tópicos que aqui encontrará desenvolvidos. Lisboa: Ordem dos Contabilistas Certificados, Gabinete de Estudos, Revista Contabilista n.º 293, Art., Fevereiro de 2016.

PINHEIRO, Luís de Lima – Temas de Direito Marítimo – II - O Navio em Direito Internacional. Lisboa:

PONTE, Pedro Fuzeta da, MARTINEZ, Pedro Romano – Garantias de Cumprimento. Lisboa: Editora Almedina, 2002. 3.ª Edição.

RAPOSO, Mário – Direito Marítimo – Uma Perspectiva. Lisboa: Tópicos para uma Conferência feita na Ordem dos Advogados, 1983.

ROCHA, Francisco Costeira da – A responsabilidade do navio - II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. 1.ª ed. Lisboa : Editora Almedina, 2012.

SARDINHA, Álvaro – Registo de Navios, Estados de Bandeira. Lisboa: Transporte Marítimo Global, Setembro – 2013. Disponível em <https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/09/registo-de-navios-estados-de-bandeira.pdf>.

SILVA, Armando Henrique e – Privilégios e Hipotecas Marítimas. Lisboa: IV Seminário do COMM, Bordo Livre, 2006.

SILVA, Carlos Costa e – Madeira Shipping Register – Legal Innovation Regarding Mortgages and Mortgagee Rights. Lisboa: International Law Office, Maio - 2015. Disponível em <http://www.internationallawoffice.com/Newsletters/Shipping-Transport/Portugal/Barrocas-Advogados/Madeira-shipping-register-legal-innovation-regarding-mortgages-and-mortgagee-rights>.

SILVA, José Luís Moreira da – Direito Internacional e Direito do Mar (Sumários Desenvolvidos) – Parte II. Lisboa: Editado pela Associação Académica da Faculdade de Direito de Lisboa, 2002.

UNIÃO EUROPEIA – Memorando Conjunto das Regiões Ultraperiféricas, As RUP no Horizonte 2020, Las Palmas de Gran Canaria, 14 de Outubro de 2009. Disponível em <http://www.cp-omr.eu/pt/wp-content/uploads/2011/10/Memorando-Conjunto-das-Regiões-Ultraperiféricas-As-RUP-no-Horizonte-2020-PT.pdf>.

UNIÃO EUROPEIA – Plano de Acção RUP 2020, Região Autónoma da Madeira, Governo Regional. Funchal, 19 de Junho de 2013. Disponível em: http://www.idr.gov-madeira.pt/compromissomadeira2020/regionais/Plano_de_Acao_RUP_2020-Madeira_Final-18_06_2013.pdf.

VASCONCELOS, L. Miguel Pestana – Direito das Garantias. Lisboa: Editora Almedina, 2011. 1.ª Edição.