

# **direito marítimo**



# ***A APLICABILIDADE DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS MARÍTIMAS EM MACAU ANTES E DEPOIS DE 20 DE DEZEMBRO DE 1999 \****

*Teresa Iok Lan Fu Barreto \*\**

## **ÍNDICE**

1. Acontecimentos relevantes sobre Macau,
2. As relações jurídicas internacionais entre o território de Macau, a República Portuguesa e a RPC.
3. A autoridade marítima e as actividades marítimas e portuárias de Macau.
  - 3.1. Movimento Marítimo.
  - 3.2. Os portos.
  - 3.3. Outras actividades ligadas à área marítima.
  - 3.4. Limitações naturais e solução possível.
4. As relações internacionais de Macau.
5. A situação das convenções internacionais marítimas em vigor na RPC, República Portuguesa e Macau.
6. Análise conclusiva das convenções internacionais marítimas que deveriam ser introduzidas e aplicadas em Macau antes e depois de 20 de Dezembro de 1999.

Bibliografia.

## **1. ACONTECIMENTOS RELEVANTES SOBRE MACAU**

1557: Autorizado o estabelecimento dos primeiros portugueses em Macau. Em meados do século XIX, a Administração portuguesa tornou-se extensiva a todo o Território.

17/2/1976: Macau começou a ter um estatuto autónomo com a publicação do «Estatuto Orgânico de Macau» (EOM) consagrado pela

---

\* Artigo elaborado em Março de 1994.

\*\* Técnica Superior Principal dos Serviços de Marinha. Tirou o Curso de Estudos Marítimos na Escola de Pilotagem de Macau e estagiou na Marinha Portuguesa durante cerca de dois meses.

Lei n.º 1/76 da República Portuguesa.

13/4/1987: Assinatura da Declaração Conjunta sobre a Questão de Macau pelos Governos da China e de Portugal, afirmando que o Governo da República Popular da China (RPC) voltará a assumir o exercício da soberania sobre Macau em 20 de Dezembro de 1999.

10/5/1990: Publicação da alteração ao EOM pela Lei n.º 13/90 da República Portuguesa.

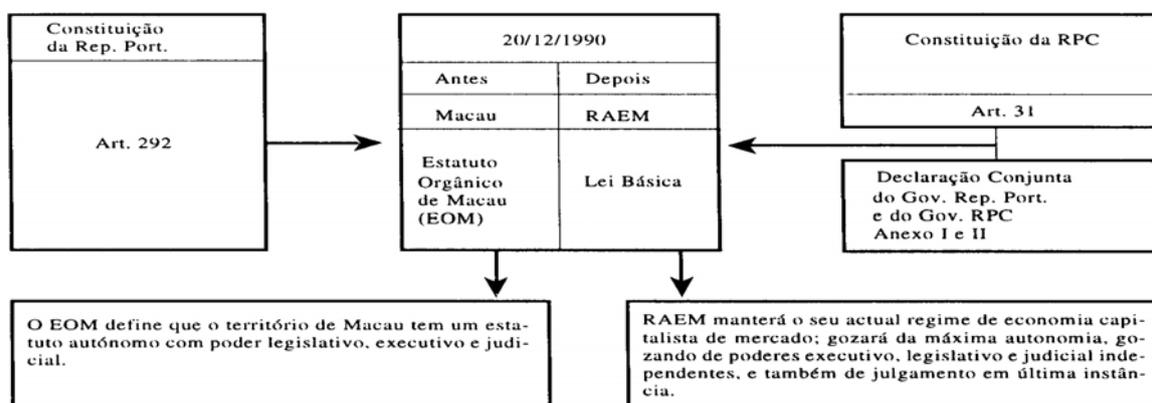
31/3/1993: Aprovação da Lei Básica da Região Administrativa Especial de Macau (RAEM) da República Popular da China pela 1.ª Sessão da Oitava Legislatura da Assembleia Popular Nacional, para entrar em vigor em 20 de Dezembro de 1999.

## 2. AS RELAÇÕES JURÍDICAS INTERNACIONAIS ENTRE O TERRITÓRIO DE MACAU, A REPÚBLICA PORTUGUESA E A RPC

Macau está actualmente numa fase de transição em que o ordenamento jurídico está sujeito à Constituição da República Portuguesa e ao EOM, aproximando-se, pouco a pouco, das leis chinesas e tentando reduzir ao mínimo os conflitos que venham a ser causados pela existência de ordenamentos jurídicos diferentes. Com efeito, a partir de 20 de Dezembro de 1999, a RPC volta a exercer a soberania sobre Macau, pondo em vigor a Lei Básica, que tem uma natureza jurídica muito diferente das leis portuguesas<sup>1</sup>.

De qualquer modo, Macau goza e vai gozar de uma posição de autonomia em relação a ambos os sistemas políticos.

As relações jurídicas entre Macau, Portugal e a RPC, bem como a continuidade do seu ordenamento jurídico, estruturam-se como se mostra nos quadros seguintes:



<sup>1</sup> «Estudo sobre conflitos entre as leis de Macau e da RPC», Dr. Xuan Zeng Yi, Seminário sobre as Linhas de Evolução do Direito da RPC — Reflexos em Macau, organizado pelo Gabinete de Tradução Jurídica, 28 de Janeiro de 1994.

### **3. A AUTORIDADE MARÍTIMA E AS ACTIVIDADES MARÍTIMAS E PORTUÁRIAS DE MACAU**

Antes de entrar em pormenor no tema, foquemos o sistema de Autoridade Marítima e a situação actual das actividades marítimas e portuárias de Macau.

A Autoridade Marítima de Macau, que é exercida pelo Capitão dos Portos de Macau, tem nas suas competências a gestão das actividades marítimas e portuárias, nomeadamente promover a segurança marítima, dar parecer sobre assuntos do domínio público hídrico, prevenir e proteger o património cultural subaquático e garantir e desenvolver acções no âmbito da protecção civil, em especial na zona marítima; e, através dos instrumentos legais (Regulamento da Capitania dos Portos de Macau, 1909, Lei de Segurança Interna, Decreto-Lei n.º 76/90/M, de 26 de Dezembro, etc.), exercer os seus poderes de intervenção e de fiscalização, emitir editais e avisos aos navegantes, licenciar as actividades marítimas, garantir o registo dos navios e embarcações e inscrição e certificação dos marítimos.

As actividades marítimas e portuárias actualmente incluem: a pesca, o transporte de passageiros e mercadorias, os desportos náuticos, o turismo, o apoio e assistência à navegação, a construção naval, a segurança e a fiscalização marítima.

#### **3.1. MOVIMENTO MARÍTIMO**

*a) A pesca:*

Faz parte da indústria de Macau, mas está em decadência. Em 1992, houve cerca de 2,8 milhões de toneladas de pesca descarregadas no Porto Interior, somando um valor total de 47 milhões de patacas. A maioria dos navios tem os seus registos em Hong Kong. Actualmente Macau apenas faz registos para embarcações de recreio, de tráfego local e de pesca;

*b) O transporte de cargas:*

As mercadorias transportadas de e para Macau são normalmente carregadas e descarregadas no Porto Interior. As matérias-primas industriais e os artigos de uso diário, que ocupam 60 a 70 por cento das importações, são importados principalmente de Hong Kong e da RPC, e os produtos industriais como têxteis e confecções que são exportados para a Europa e EUA, através de Hong Kong, ocupam 70 a 80 por cento das exportações do Território.

Faz-se a distinção por método de transporte. Para contentores, utiliza-se também o Porto de Ká-Hó; os combustíveis também são actualmente descarregados no Porto Interior, prevendo-se que dentro em breve passem a ser só descarregados no Terminal de Combustíveis, em Coloane;

*c) O transporte de passageiros:*

Em 1992, cerca de 5,7 milhões de passageiros entraram em Macau

por via marítima. A Ponte 14, no Porto Interior, destina-se aos visitantes da China, mas a maior parte dos passageiros utiliza o Terminal do Porto Exterior;

d) Os desportos náuticos:

São praticados pelos desportistas nas Praias de Cheok Van e de Hac Sá;

e) O turismo:

Também se realizam passeios turísticos em embarcações;

f) O apoio e assistência à navegação:

São actividades, tais como a dragagem e balizagem, o reboque, a pilotagem, a recolha de dados hidrográficos e oceanográficos, a prática do ensino náutico, e a vigilância e controlo da navegação;

g) Segurança e fiscalização:

As rondas policiais e fiscais nas águas envolventes de Macau são efectuadas pela Polícia Marítima e Fiscal, que controla e fiscaliza todas as actividades marítimas, portuárias e aduaneiras.

### 3.2. OS PORTOS

a) O Porto Interior:

Situa-se a sul da rota de Chin-San, a oeste da península de Macau. O canal de acesso do Porto Interior tem 3 a 3,5 metros de profundidade, 50 metros de largura e 9 quilómetros de extensão dragada. O Porto Interior, com capacidade para navios de deslocamento de mil toneladas, destina-se basicamente ao transporte de mercadorias para Hong Kong e para o interior do continente da RPC. Tem 36 pontes no total. Utilizase normalmente a Ponte 5A para cargas de contentores. Cerca de 60 mil contentores foram movimentados neste pequeno porto em 1993.

Há um plano de reordenamento em que se divide o Porto Interior em 3 zonas: a primeira para carga geral (Pontes 5A a 10); a segunda para abicagem de sampanas, atracação de embarcações para passeios turísticos e terminal para passageiros (Pontes 11 a 20); a terceira para actividades ligadas à pesca. A Capitania dos Portos de Macau está a proceder à fase de estudo deste projecto;

b) O Porto Exterior:

Situa-se a leste da península e é abrigado por um molhe. Tem um canal de acesso de 6 a 7 metros de profundidade, 60 metros de largura e aproximadamente 5 quilómetros de extensão dragada. O Porto Exterior, com capacidade para navios de deslocamento de 2 mil toneladas, destina-se sobretudo ao transporte de passageiros entre Macau e Hong Kong. É explorado por três companhias de navegação, tendo uma delas a maior frota de *Jetfoils* no Mundo.

O novo Terminal começou a funcionar no dia 3 de Novembro de 1993, com a capacidade de movimentar um máximo de 30 milhões de passageiros por ano;

c) O Porto de Ká Hó:

Situa-se no Cabo Tai Tan na Ilha de Coloane. É um porto de águas profundas e destinado aos serviços de transporte marítimo de contentores entre Macau, Hong Kong e Ásia. As obras do Porto de Ká Hó desenvolvem-se em duas fases: a primeira visa construir um terminal de contentores com uma área de cerca de 4,5 hectares, e um canal de acesso de 5 a 7 metros de profundidade, com capacidade para navios de contentores de deslocamento até 5 mil toneladas; a segunda, um aterro junto à zona do terminal de contentores na primeira fase, com uma área de, aproximadamente, 29 hectares, e um canal de acesso de 7 metros de profundidade, para navios de deslocamento de 10 mil toneladas.

A primeira fase da construção foi acabada em 1991 e o porto começou a funcionar no fim do mesmo ano. O número máximo de contentores armazenados é de 1,5 mil TEU's e o volume máximo de trânsito anual 70 a 80 mil TEU's. Em 1993, cerca de 20 mil TEU's (160 mil toneladas) foram movimentados neste porto. O navio com deslocamento maior que alguma vez atracou no Porto de Ká Hó foi um navio coreano com carga de aço, com deslocamento de 4,5 mil toneladas.

Paralelamente, incluído na primeira fase do projecto, a construção de um terminal, com uma área de 7,9 hectares, para atracação de navios petroleiros de 2,5 a 3 mil toneladas, está na fase de acabamento. Tem a capacidade de descarregar e depositar 86 mil metros cúbicos de combustíveis. Está previsto o funcionamento no fim do ano de 1994. O espaço deste terminal petrolífero é o local para onde serão transferidos os depósitos de combustíveis agora existentes no Porto Interior, situação que apresenta o grande inconveniente de ameaçar a segurança de uma zona de grande densidade populacional.

O Porto de Ká Hó está a ser gerido pela Macauport, uma companhia constituída por várias entidades de capital de Hong Kong, Macau e Portugal;

*d) A Ponte-Cais Pak On:*

Situa-se na parte norte da Ilha da Taipa, entre as duas saídas das pontes de Macau-Taipa com cerca de 3 metros de profundidade, destinada a carga de mercadorias. Devido ao grande assoreamento causado pelas obras de construção do aeroporto internacional de Macau, está praticamente em desuso.

### **3.3. OUTRAS ACTIVIDADES LIGADAS À ÁREA MARÍTIMA**

*a) Ensino náutico:*

O ensino náutico é promovido pela Escola de Pilotagem de Macau, uma subunidade orgânica dos Serviços de Marinha. É o único centro de formação em Macau para formar técnicos profissionais marítimos, tais como controladores de tráfego, hidrógrafos, pessoal de dragagem, mestres costeiros, maquinistas marítimos, marinheiros, etc. Um Curso de Marinhagem é dado para pessoal da Polícia Marítima e Fiscal para ter acesso a guardas. São organizados também cursos para desportistas náuticos e para quadros superiores dos Serviços de Marinha. Realizam

-se estudos marítimos, seminários no âmbito marítimo e acções de divulgação nesse sentido;

*b) Estudos marítimos:*

Existe um Museu e Centro de Estudos Marítimos em Macau onde se efectuam também exposições, estudos, publicações, passeios turísticos e actividades ligadas ao mar;

*c) Construção naval:*

A construção naval faz parte da indústria de Macau embora esteja numa fase de declínio. Os estaleiros privados concentravam-se nas margens do Porto Interior: Lam Mau Tong, Fai Chi Kei e Ilha Verde. Hoje em dia só se encontra esta indústria em Lai Chi Vun, na Ilha de Coloane e é fiscalizada pelos Serviços de Marinha. Constróem navios de madeira com comprimento de cerca de 30 metros.

As «Oficinas Navais de Macau» são o único estaleiro estatal e tem capacidade de construção de navios de ferro de centenas de toneladas de deslocamento. Funciona perto da Ponte I do Porto Interior;

*d) Poluição Marítima:*

As águas em volta de Macau estão a ser gravemente poluídas pelas águas residuais da cidade, contaminação industrial, lixos, lubrificantes e combustíveis deitados ao mar pelos navios e embarcações residenciais, bem como os materiais abandonados e plantas aquáticas trazidas pelos rios. Há apenas duas pequenas unidades dos Serviços de Marinha que fazem recolha de lixos do mar.

### **3.4. LIMITAÇÕES NATURAIS E SOLUÇÃO POSSÍVEL**

Comparando com outros portos do Delta do Rio das Pérolas, os de Macau têm limitações geográficas. São de pequenas dimensões e pouco fundos. Com a construção do aeroporto, será mais rápido o assoreamento. Assim, os canais de navegação e os portos dependem de dragagens de manutenção.

Neste contexto, Macau deverá tirar partido de algumas condições favoráveis, tais como:

- Ser um porto franco, com fluxo livre de capitais;
- Ter um aeroporto internacional cuja capacidade de trânsito de cargas é de 7,9 mil toneladas por ano;
- O projecto de extensão da via férrea de Zhuhai da RPC para a Ilha de Coloane;
- A curta distância dos portos de águas profundas em Zhuhai (por exemplo, o Porto Gao-Lan em Zhuhai tem a profundidade natural de 7 a 9 metros, podendo servir navios de deslocamento de 5 a 10 mil toneladas).

Deste modo, Macau poderia desempenhar activamente um papel de coordenação no transporte intermodal na Costa Sul da RPC.

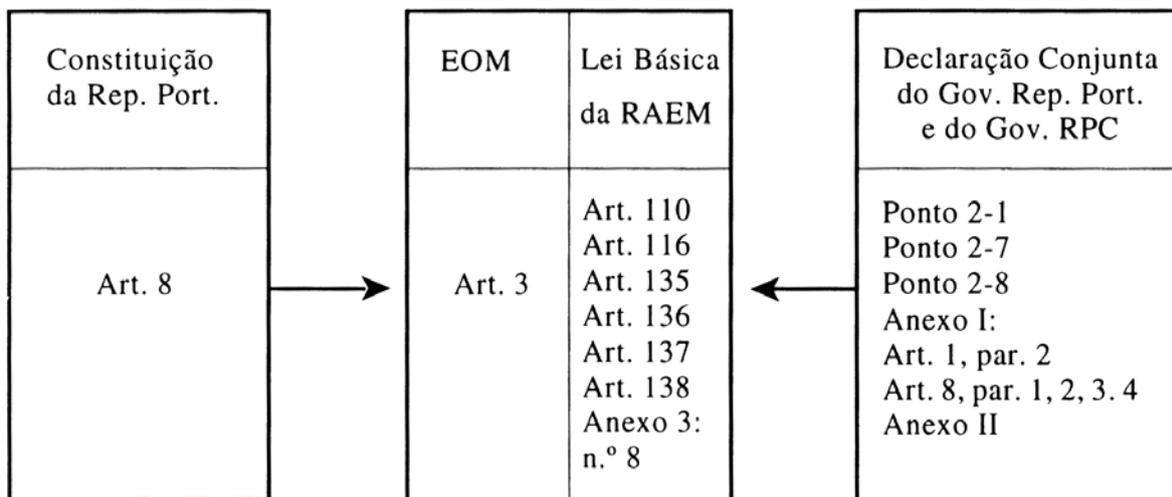
#### 4. AS RELAÇÕES INTERNACIONAIS DE MACAU

Com o que atrás foi dito, julgo que já ficamos com uma compreensão suficiente da situação actual das actividades marítimas e portuárias para avançarmos na análise das relações internacionais de Macau e a possibilidade de extensão das convenções internacionais marítimas ao Território.

O território de Macau é actualmente membro associado da Organização Marítima Internacional [International Maritime Organization (IMO)]. Podemos encontrar informações sobre a IMO oficialmente publicadas nos *Boletins Oficiais* de 2 de Abril de 1986, 23 de Abril de 1992 e 12 de Maio de 1993. As convenções da IMO que estão a ser aplicadas em Macau pelos Serviços de Marinha, de acordo com o EOM, artigo 3.º, são apenas a SOLAS 60 (Boletim Oficial n.º 13, de 30 de Março de 1970) e a COLREG 72 (Decreto-Lei n.º 55/78, *Boletim Oficial* n.º 27/6, de 2 de Junho de 1979).

Face ao rápido desenvolvimento económico e político de Macau, na área marítima em especial, verifica-se a necessidade de introduzir mais convenções internacionais marítimas, para uma melhor gestão das actividades marítimas e portuárias. Porém, pelo facto de Macau estar a atravessar um período de transição, como é que devemos entender as relações internacionais respeitantes a Macau e qual a aplicabilidade das convenções internacionais no Território?

Com o estatuto jurídico-político do Território, o aspecto mais importante sobre relações internacionais para as actividades marítimas e portuárias de Macau é sintetizado nos seguintes quadros:



#### 5. A SITUAÇÃO DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS MARÍTIMAS EM VIGOR NA RPC, PORTUGAL E MACAU

Se consultarmos os artigos referidos acima, vemos que o Governador do território de Macau pode representar o Território na celebração de acordos ou convenções internacionais relativas a matérias de interesse exclusivo do Território, mediante delegação do Presidente da República. Na falta de poderes conferidos por delegação do Presidente da República, a aplicação desses acordos ou convenções internacionais no

Território deverá ser precedida de audição prévia dos órgãos de governo próprio do Território, nos termos dos números 2 e 3 do artigo 3.º do EOM.

Quanto à aplicabilidade no Território das convenções celebradas por Portugal no âmbito da IMO, a sua extensão ao território de Macau deverá ser precedida de consultas no âmbito do Grupo de Ligação Conjunto Luso-Chinês (Anexo I), e finalmente, sujeita a publicação em *Boletim Oficial*.

Para além disso, a futura RAEM poderá, com a denominação de «Macau, China», manter e desenvolver, por si própria, relações internacionais, e celebrar e executar acordos com os países, regiões ou organizações internacionais interessados, nomeadamente no domínio dos transportes marítimos, nos termos do artigo 136.º da Lei Básica.

Parece existir assim uma base legal que permite o estabelecimento de relações jurídicas internacionais quer por parte do território de Macau, quer por parte da RAEM, por forma a que sejam aplicadas no Território as convenções celebradas no âmbito da Organização Marítima Internacional.

No que respeita à questão da validade da aplicação em Macau das convenções marítimas, veja-se o que estipula o artigo 137.º da Lei Básica:

*«Conforme as circunstâncias e segundo as necessidades da RAEM, o Governo Popular Central adopta medidas para que a RAEM possa continuar a manter, de forma apropriada, o seu estatuto nas organizações internacionais em que é parte a República Popular da China e Macau também participa duma forma ou doutra.*

*Quanto às organizações internacionais em que a RPC não é parte, mas nas quais Macau participa duma forma ou doutra, o Governo Popular Central facilita, conforme as circunstâncias e segundo as necessidades, a contínua participação da Região Administrativa Especial de Macau, de forma apropriada, nessas organizações.»*

Então, julgo que agora podemos enquadrar todas as convenções marítimas em vigor em Portugal, Macau e a RPC, de modo a analisar quais as convenções que interessam mais a Macau e a sua aplicabilidade conforme a actividade marítima e portuária:

Abreviatura	Código Internacional	RPC	Port.	Macau
	De Sinais		x	x
IGC	Para a Construção e Equipamento de Navios Para Transporte de Gases Liquefeitos	x		
BCH	Para a Construção e Equipamento de Navios para Transporte de Químicos Perigosos	x		
IMDG	De Cargas Perigosas	x	x	
DSC	De Navios de Sustentação Dinâmica	x		

Abreviatura	Convenção Internacional	RPC	Port.	Macau
SOLAS 60	Para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar			x
SOLAS 74 Prot. 78 Emenda 81,83	Para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar	x	x	
COLREG 72	Regulamento Internacional para Evitar Abalroamento no Mar	x	x	x
MARPOL 73/78	Para a Prevenção da Poluição Marinha Causada Pelos Navios	x	x	
Intervention 69 Prot. 73	Sobre a Intervenção no Alto Mar em Caso de Acidente que Provoque ou Possa vir a Provocar Poluição por Hidrocarbonetos	x	x	
LDC 72 (Dumping) Emendas 78, 80	Para a Prevenção da Poluição Marítima por Operações de Imersão de Detritos e Outros Produtos	x	x	
CLC 69	Sobre Responsabilidade Civil para Dano de Poluição por Hidrocarbonetos	x	x	
Fund 71 Port. 76	Sobre o Estabelecimento dum Fundo Internacional para Compensação de Dano de Poluição por Hidrocarbonetos		x	
LL 66	De Linhas de Carga	x	x	
Tonnage 69	Sobre Arqueação dos Navios	x	x	
SAR 79	Sobre Busca e Salvamento Marítimo	x	x	
STCW 78	Sobre Normas Mínimas de Treino, Certificação e Serviço de Quartos para Marinheiros	x	x	
CSC 72	Para Segurança de Contentores	x	x	
PAL 74	Convenção de Atenas relativa ao Transporte Marítimo de Passageiros e as suas Bagagens		x	
INMARSAT 75	Sobre a Organização Internacional do Satélite Marítimo	x	x	

## **6. ANÁLISE CONCLUSIVA DAS CONVENÇÕES INTERNACIONAIS MARÍTIMAS QUE DEVERIAM SER INTRODUZIDAS E APLICADAS EM MACAU ANTES E DEPOIS DE 20 DE DEZEMBRO DE 1999**

A RPC e Portugal são ambos membros da IMO. Como podemos observar nos quadros anteriores, estes dois países adoptaram a maioria das Convenções da IMO. Neste caso, há vantagem para Macau na aplicação das convenções em que Portugal ou a RPC também sejam

parte, uma vez que seja notado interesse em adoptar algumas, quer durante o período de transição quer depois de 1999.

Conforme o desenvolvimento da economia de Macau e a situação das actividades marítimas e portuárias anteriormente pormenorizada, julgo que podemos propor:

#### **6.1. CONTINUAR A MANTER A *COLREG 72* E O *CÓDIGO INTERNACIONAL DE SINAIS PARA A SEGURANÇA DE NAVEGAÇÃO DOS NAVIOS***

#### **6.2. SUBSTITUIR A *SOLAS 60* PELA *SOLAS 74* E O *PROTOCOLO 78***

A *SOLAS 74* abrange principalmente a área de vistoria e certificação, a estrutura de navio, equipamentos de limitação de avarias, de salvaguarda da vida, rádio, fax e telefone, segurança em navegação, carga e descarga de cereais, de cargas perigosas e navios de energia nuclear. Os regulamentos são aplicados a todos os navios de passageiros e navios de carga de deslocamento superior a 500 toneladas. Em relação à instalação de equipamentos de rádio, o regulamento é aplicado aos navios com mais de 300 toneladas de deslocamento.

Neste aspecto, Macau tem interesse em aplicar a *SOLAS 74*, embora a um número reduzido de navios.

#### **6.3. INTRODUIR A *MARPOL 73/78***

Esta Convenção tem como objectivo a prevenção da poluição marinha causada pelos navios. Uma vez que Macau vai ter o terminal de combustíveis a funcionar, sendo possível admitir petroleiros de deslocamento até 3 mil toneladas, é necessário adoptar a *MARPOL 73/78*. Petroleiros com deslocamento superior a 150 toneladas e outros navios com deslocamento de 400 toneladas ou mais são regulados por esta Convenção.

#### **6.4. INTRODUIR A *TONNAGE 69***

A necessidade de aplicar um padrão de medida de volume dos espaços que se chama arqueação é cada vez mais evidente para Macau, quer do ponto de vista comercial, quer fiscal, facilitando o trabalho de cálculo e de controlo da arqueação dos navios. A *Tonnage 69* é aplicada aos navios com comprimento superior a 24 metros que têm registos nos estados membros e fazem transporte marítimo internacional.

Macau é um Porto Franco e continuará a ser depois de 1999, podendo, no futuro, vir a fazer registos internacionais de navios.

Por outro lado, no artigo 116 da Lei Básica da RAEM indica claramente: «... Com a autorização do Governo Popular Central, a RAEM pode efectuar o registo de embarcações e emitir, nos termos da sua legislação, os respectivos certificados sob a denominação de «Macau, China»...». Por isso, aconselha-se a introdução desta Convenção em Macau.

#### **6.5. INTRODUZIR A *LL 66***

O problema de supercarregamento de navios tem causado muitos acidentes marítimos. A *LL 66* aplica-se a todos os navios que se dediquem ao comércio, com comprimento igual ou superior a 24 metros e deslocamento igual ou superior a 150 toneladas. Macau deve adoptar esta convenção, de modo a que a Autoridade Marítima possa seguir as suas orientações no controlo e fiscalização dos navios.

#### **6.6. INTRODUZIR A *CLC 69***

A *CLC 69* regula petroleiros com deslocamento superior a 2 mil toneladas. Aplica-se a navios que poderão atracar no Terminal de Combustíveis no Porto de Ká Hó. Poderá ser do interesse de Macau adoptar esta Convenção.

#### **6.7. INTRODUZIR A *CSC 72***

Com o Porto de Ká Hó, torna-se possível as ligações de transporte com outros pontos na China e Ásia, estando prevista uma movimentação de contentores em volume cada vez maior. Portanto, é necessário introduzir a *CSC 72* a Macau para a segurança na movimentação de contentores, quer durante o período de transição quer depois do ano de 1999.

#### **6.8. INTRODUZIR A *STCW 78***

O ensino náutico de Macau já tem uma história com mais de 200 anos. Especialmente nos últimos 10 anos a Escola de Pilotagem de Macau tem formado cerca de 4 000 indivíduos profissionais com qualidade que estão a contribuir para o desenvolvimento da área marítima. Tem sentido alguns entraves por não ter sido introduzida a *STCW 78*, para poder seguir certas directivas comuns ao ensino e adquirir internacionalmente o reconhecimento dos cursos tirados em Macau. A introdução da *STCW 78* iria não só beneficiar a formação de pessoal como projectaria Macau no Mundo.

#### **6.9. INTRODUZIR O *CÓDIGO DSC (HSC)***

O Código Internacional de Navios de Sustentação Dinâmica foi revisto e um novo Código Internacional de Navios de Alta Velocidade (*HSC Code*) vai substituir o *DSC* sendo aprovado em 1995. Como a companhia do novo Terminal do Porto Exterior possui a maior frota de *Jetfoils* no Mundo, é indispensável adoptar e seguir o Código *DSC (HSC)*, que virá a constituir um novo capítulo da *SOLAS 74*.

Quanto às outras Convenções e Códigos marítimos, julgo que não sejam de interesse imediato para Macau, porque a economia de Macau na sua totalidade é de volume pequeno, comparado com a de outros países, e tem a sua intervenção limitada na área marítima e portuária, Neste aspecto, Macau não está ainda com condições para poder introdu-

zir outras convenções internacionais marítimas. Porém, Macau pode desempenhar um papel de coordenação nalgumas acções envolvidas nessas Convenções as quais foram adoptadas por Hong Kong e pela RPC.

## BIBLIOGRAFIA

### LEGISLAÇÕES

- Regulamento da Capitania dos Portos de Macau, 1909.
- Edital n.º 1/89, Capitania dos Portos de Macau.
- «Registo Internacional dos Navios de Macau», Decreto-Lei n.º 64/88/M, *Boletim Oficial* n.º 29, de 18 de Julho de 1989.
- «Lei de Segurança Interna», Decreto-Lei n.º 76/90/M, *Boletim Oficial* de 26 de Dezembro de 1990.
- «Constituição da RPC».
- «Constituição da República Portuguesa».
- «Lei Básica da RAEM da RPC», 1993.
- «Declaração Conjunta do Governo da República Portuguesa e do Governo da RPC sobre a Questão de Macau».

### LIVROS

- «Cronologia da História de Macau», Beatriz Basto da Silva, vol. I, Direcção dos Serviços de Educação e Juventude, 1992.
- «Estatísticas da Pesca», Relatório Anual 1992, Direcção dos Serviços de Estatística e Censos de Macau.
- «Fiscalização e Gestão Marítima e Portuária», Autoridade Administrativa de Navegação da Província de Guangdong, 1/1989.
- «Guia de Macau» publicado pelo jornal «Ou Mun», 1993.
- «Guia do Cidadão de Macau», Gabinete de Organização e Informática, SAFP, 7/1992.

### ARTIGOS PUBLICADOS

- «A Declaração Conjunta, a Lei Básica e as Actividades Marítimas e Portuárias de Macau», trabalho final de Wong Chio Fat e Ho Cheong Kei, Documentos da Escola de Pilotagem de Macau (EPM) do Ano Lectivo de 1990/1991.
- «Intermodalismo», J. P. Martins de Almeida, Seminário sobre Intermodalismo e Transporte Marítimo, 28 e 29/5/92, Documentos da EPM do Ano Lectivo de 1990/1991.
- «Um Terminal de Contentores», K. K. Hó, Seminário sobre Intermodalismo e Transporte Marítimo, 28 e 29/5/92, Documentos da EPM do Ano Lectivo de 1990/1991.
- «O Projecto da Lei Básica da RAEM da RPC e as Actividades Marítimas e Portuárias de Macau», Trabalho Final de Ieng Chun Tang, Wong Meng Pou, Wong Soi Man e Wu Chu Páng,

- Documentos da EPM do Ano Lectivo de 1991/1992.
- «Mensagem de Sensibilização», Nuno L. F. Calado, Convenção sobre Segurança e Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 20/9/91, Documentos da EPM do Ano Lectivo de 1991/1992.
  - «Aplicabilidade de Convenções Marítimas a Macau Antes e Depois de 1999», Rodrigo Rendeiro Marques, Seminário na EPM, 10/11/1993.
  - «Estudo Sobre Conflitos Entre as Leis de Macau e da RPC», Xuan Zeng Yi, Seminário sobre Linhas de Evolução do Direito da RPC — Reflexos em Macau, 28/1/1994, Gabinete de Tradução Jurídica.
  - «A Coordenação da Construção de Infra-estruturas entre Macau e Zhuhai», Cheang Ting Cheong, Revista Administração, n.º 10, vol. III, Dezembro de 1990.
  - «O Sistema de Transportes no Desenvolvimento do Delta do Rio das Pérolas — A Questão Vista de Macau», Gary Ngai, Revista Administração, n.º 3/4, vol. II, Junho de 1989.
  - «A Construção do Porto de Águas Profundas em Macau: Algumas Considerações in Administração», Lo Cheong Ian e Vong Chau Son, Revista Administração, n.º 12, vol. IV, Junho de 1991.
  - «A continuidade do Ordenamento Jurídico de Macau na Lei Básica da Futura Região Administrativa Especial», Jorge Costa Oliveira, Revista Administração, n.º 19/20, vol. VI, Abril de 1993.

## **OUTRAS INFORMAÇÕES**

- «O Desenvolvimento de Macau Relacionado com a Sua Actividade Portuária», Cte. Guilherme Veríssimo, PMF, 1994.
- «Informação e Estatísticas da Macauport», 1/1994.
- «Informação da OMI», pub. 222/92, 1992.
- Apontamentos da Disciplina de Gestão de Actividades Marítimas e Portuárias (D34), Legislação (D 13I, D13II), EPM.

