

O Possível Papel da Raem na Resolução de Litígios no Contexto da Iniciativa «Uma Faixa, Uma Rota» – Potencial E Desafios*

*José Miguel Figueiredo***

I. Questões de Terminologia

A iniciativa abreviadamente conhecida como «Uma faixa, uma rota», denominação que aqui adoptamos, tem vindo a receber diversas designações, tanto em língua portuguesa, como em língua inglesa. Enunciamos aqui algumas dessas designações, não apenas para dar conta do fenómeno, como também para que aqui fique exposto que as diversas designações pretendem afinal reportar-se à mesma realidade. Em língua portuguesa, têm-se vindo essencialmente a utilizar as seguintes expressões: «Faixa Económica da Rota da Seda e da Rota Marítima da Seda para o Século XXI»; «Uma faixa, uma rota»; «Nova Rota da Seda»; e «Rota da Seda do Século XXI». Em língua inglesa, tem-se falado nomeadamente em «*The Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road*»; «*Belt and Road Initiative* (BRI)»; «*The Belt and Road* (B&R)»; e «*The One Belt One Road Initiative* (OBOR)». Todas estas designações se reportam, como se disse, à mesma iniciativa, sendo por nós adoptada, em língua portuguesa, a expressão «Uma faixa, uma rota», pela simplicidade e expressividade que a mesma carrega.

II. A iniciativa – breve enquadramento

A iniciativa «Uma faixa, uma rota», lançada em 2013 pela República Popular da China, é isso mesmo: uma iniciativa. Significa, portanto, que

* O presente texto corresponde, com ligeiras alterações e ajustamentos, àquele que serviu de base à intervenção no *Seminário sobre o Direito do Interior da China, Hong Kong e Macau*, co-organizado pela *China Law Society*, pelo *Hong Kong Legal Forum* e pela Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça, o qual teve lugar em Macau, no dia 14.09.2017.

** Chefia Funcional, da Divisão de Estudo do Sistema Jurídico, da Direcção dos Serviços de Assuntos de Justiça, do Governo da RAEM. As opiniões e posições manifestadas no presente texto são da exclusiva responsabilidade do próprio, não vinculando qualquer entidade.

não é um plano político, nem tampouco um acordo económico¹. É uma intenção de princípios, ou seja, uma vontade institucional de iniciar e desenvolver um plano, que envolve um conjunto de parceiros estaduais, destinado à prossecução de um objectivo comum: o desenvolvimento económico dos envolvidos e, conseqüentemente, o desenvolvimento social e cultural da respectiva população.

O objectivo da iniciativa «Uma faixa, uma rota» é, portanto, o de unir várias jurisdições, criando um clima de entendimento entre as mesmas e instituindo uma relação de confiança e de cooperação recíprocas, a fim de criar as condições necessárias para o estabelecimento de salutares e prósperas relações económicas entre essas mesmas jurisdições, com isso se contribuindo igualmente para o desenvolvimento social e cultural das suas populações. A união pretendida, para além de simbólica e abstracta, é também material: um dos objectivos da iniciativa é a de criar ligações terrestres e marítimas (faixas e rotas, portanto), que facilitem o contacto entre as diversas jurisdições e permitam a circulação de pessoas, capitais, bens e serviços.

O pólo aglutinador de todas estas jurisdições, o mote para desencadear todos os contactos institucionais e o giz definidor dos canais terrestres e marítimos a instituir é a antiga *Rota da Seda*, a qual se traduz num conjunto de rotas mercantis ancestrais, instituídas há alguns milénios atrás, com a intenção de unir comercialmente o Ocidente (Europa) ao Oriente e vice-versa. Na verdade, lançar a iniciativa de reforçar os laços e a cooperação entre diversos países não pode surgir sem um motivo simbólico que a fundamente e que funcione como motivo agregador de todos os envolvidos.

III. Países integrantes

A presente iniciativa foi, como se disse, apresentada ao mundo pela República Popular da China, em 2013, tendo sido anunciada pelo

¹ Assim mesmo: «*The first thing to outline in what concerns the “Belt and Road” is that it is not defined as a policy, but as an initiative. Therefore, its outline is not strict. It is not a thoroughly detailed plan, but, in contrast, written in somewhat flexible terms and subject to various interpretations*» – TIAGO PEREIRA, *The Belt and Road Initiative, Macau SAR and the PSCs*, artigo de opinião publicado *on-line*, disponível em: [último acesso a 06/09/2017].

respectivo presidente, Xi Jinping. A República Popular da China é, portanto, o grande impulsionador e o principal empenhado na iniciativa «Uma faixa, uma rota». Para além da China, integram esta iniciativa, por ordem alfabética, os seguintes países²: Afeganistão, *África do Sul*, Albânia, Arábia Saudita, Arménia, Azerbaijão, Bahrein, Bangladesh, Bielorrússia, Birmânia (Myanmar), Bósnia e Herzegovina, Brunei, Bulgária, Butão, Camboja, Cazaquistão, Coreia do Sul, Croácia, Egipto, Emirados Árabes Unidos, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Etiópia, Filipinas, Geórgia, Hungria, Iémen, *Índia*, Indonésia, Irão, Iraque, Israel, Jordânia, Kuwait, Laos, Letónia, Líbano, Lituânia, Macedónia, Malásia, Maldivas, Moldávia, Mongólia, Montenegro, Nepal, Nova Zelândia, Omã, Paquistão, Polónia, Qatar, Quirguistão, República Checa, Roménia, Rússia, Sérvia, Singapura, Síria, Sri-Lanka, Tailândia, Tajiquistão, Timor-Leste, Turquemenistão, Turquia, Ucrânia, Uzbequistão e Vietname³. Excluindo a Palestina, são, portanto, 68 os países integrantes da iniciativa «Uma faixa, uma rota».

Não obstante a lista enunciada, a mesma não pode ser vista como rigorosa ou definitiva⁴. Na verdade, ao que nos foi dado parecer, nenhuma autoridade ou organização oficial da República Popular da China tem vindo a publicar recentemente qualquer lista de países integrantes da iniciativa. Nesta medida, aquilo que recentemente tem vindo a público são listas publicadas por organizações, associações ou grupos de estudo não-

² A presente lista foi consultada no *website* da organização «Hong Kong Trade Development Council» (HKTDC) na parte especialmente dedicada à iniciativa «Uma faixa, uma rota»: <http://beltandroad.hktdc.com/en> [último acesso a 06/09/2017]. Segundo informações veiculadas na identificada página electrónica, a lista de países é elencada com base em informações do denominado «Centro de Informação Estadual da República Popular da China». Assim mesmo: «*The above countries have been selected based on a list hosted by the State Information Center of the People's Republic of China*». Seguiremos, portanto, a lista de países identificada pelo HKTDC, com a exclusão da Palestina, como justificado na nota de rodapé seguinte.

³ Note-se que o HKTDC inclui ainda a «Palestina» na lista de países integrantes da iniciativa «Uma faixa, uma rota». No entanto, por razões relativas à inexistência de consenso quanto ao reconhecimento da respectiva soberania, esta integração não pode tomar-se por pacífica e aceitável sem reservas, pelo que optamos por omitir da presente análise a referência à Palestina.

⁴ Por exemplo, num relatório publicado, em Maio de 2016, pelo «Fung Business Intelligence Centre» (FBIC), intitulado «*The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond May 2016*» dá-se conta, como o próprio nome indica, da integração de 65 países. Este relatório está disponível em https://www.fbicgroup.com/sites/default/files/B%26R_Initiative_65_Countries_and_Beyond.pdf [último acesso a 12.09.2017].

-governamentais, cada uma das quais tomando por referente diferentes critérios. Por outro lado, existem muitos outros países que já demonstraram interesse em integrar a iniciativa, pelo que a possibilidade de os mesmos se juntarem é iminente. Não obstante, para efeitos da presente análise, tomaremos por referente a lista enunciada no parágrafo antecedente.

IV. Relações jurídicas, litígios e a sua resolução

1. O estabelecimento de numerosas relações jurídicas

Recorde-se que a iniciativa «Uma faixa, uma rota» pretende contribuir para o desenvolvimento económico das entidades estaduais envolvidas e, conseqüentemente, para o desenvolvimento social e cultural das respectivas populações. Recorde-se também que esta iniciativa procura conseguir um entendimento e uma cooperação entre essas entidades estaduais envolvidas. Desta perspectiva, são numerosas e muito diversificadas as relações jurídicas a emergir no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota».

Quanto à natureza dos sujeitos envolvidos, são expectáveis:

1) Relações jurídicas de *direito privado*. Na verdade, é natural a celebração de numerosos contratos entre as várias entidades singulares ou colectivas envolvidas. Por exemplo: serão celebrados contratos de compra e venda de mercadorias, contratos de prestação de serviços, contratos de empreitada, contratos de mandato (nomeadamente, com advogados que prestam trabalhos de aconselhamento e representação aos vários intervenientes), contratos de empréstimo bancário e contratos de abertura de conta (necessários ao investimento), contratos de arrendamento de espaços, etc.

2) Relações jurídicas de *direito público*, na medida em que serão celebrados acordos entre vários Estados, bilaterais ou multilaterais, contratos entre os Estados e as entidades privadas do mesmo ou de outros Estados, contratos entre várias entidades públicas dos diversos Estados, etc.

Quanto às matérias envolvidas, sobre as quais recairão aquelas relações jurídicas de direito público ou de direito privado, espera-se que as mesmas estejam relacionadas com infra-estruturas de transporte, infra-

-estruturas logísticas e outras infra-estruturas, comércio, tecnologia, agricultura, energia e recursos naturais, indústria produtora e extractiva, investimento, financiamento, produtos financeiros, produtos bancários, transportes, engenharia, arquitectura, relações laborais, relações de consumo, educação, cultura, saúde, etc⁵. Muitas outras matérias estão relacionadas com a presente iniciativa, contudo, as enunciadas parecem-nos as mais relevantes e representativas daquilo que é e pretende ser a iniciativa «Uma faixa, uma rota». São, portanto, numerosas as *matérias envolvidas, dada a amplitude da iniciativa e os desideratos que visa cumprir*.

2. O surgimento de litígios

Sendo tantas e tão variadas as relações jurídicas envolvidas, é inevitável o surgimento de numerosos conflitos jurídicos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota». Conflitos entre os diversos Estados, entre os diversos particulares, mas também entre os Estados e os particulares. Efectivamente, sempre que existem relações entre diversos sujeitos, singulares ou colectivos, é inevitável o aparecimento de conflitos em razão do surgimento de diferentes entendimentos ou perspectivas ou da existência de naturais interesses antagónicos.

Assim sendo, é expectável que alguns acordos ou contratos não sejam cumpridos, que sejam cumpridos de forma defeituosa ou que *não sejam cumpridos atempadamente*; é natural o surgimento de danos, quer no âmbito contratual, quer no âmbito extracontratual; *é admissível que as partes pretendam resolver contratos por mútuo acordo, ainda que discordem dos termos da respectiva resolução; é concebível que alguns aspectos de regime não tenham sido devidamente estabelecidos no contrato, exigindo-se o respectivo esclarecimento, mas não conseguindo as partes lograr um acordo; etc..*

Por tudo o que fica exposto, pode dizer-se que o campo para o surgimento de litígios no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota» *é fértil*,

⁵ Para mais detalhe sobre as matérias envolvidas, veja-se o relatório intitulado «*Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road*», elaborado conjuntamente pela «Comissão de Desenvolvimento Nacional e Reforma», pelo «Ministério dos Negócios Estrangeiros» e pelo «Ministério do Comércio», da República Popular da China, publicado em Março de 2015 e disponível em [último acesso a 12.09.2017].

sendo natural que surjam numerosos diferendos a opor as diversas partes envolvidas.

3. O meio adequado à resolução dos litígios

Sendo natural o surgimento de litígios, a questão que emerge a seguir é a de identificar a melhor forma para os resolver. A chamada via tradicional, ou seja, o recurso aos tribunais judiciais não se afigura a melhor solução para a resolução de litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota». Vejamos algumas razões que apontam nesse sentido:

1) Sendo competente apenas um tribunal, o recurso aos tribunais judiciais significa que o tribunal competente *é*, em princípio, o tribunal da jurisdição de uma das partes⁶. Se assim *é, então, não há dúvida* de que a parte que pertence à jurisdição do tribunal competente está sempre colocada em melhores condições para litigar do que a outra parte, aquela que não pertence à jurisdição do tribunal competente. Basta pensar que a parte que pertence à jurisdição do tribunal competente tem melhor conhecimento do ordenamento jurídico em causa, melhor domínio dos seus meios de defesa e melhor consciência dos seus direitos; por outro lado, em princípio, terá menos encargos associados ao processo, por evitar deslocções a outras jurisdições; etc.. Por exemplo: num litígio em matéria contratual que envolva a Índia e Singapura, caso as partes recorram aos tribunais judiciais, em princípio, serão competentes os tribunais da Índia ou de Singapura; como se vê, em qualquer uma destas situações, a parte que não pertence à jurisdição do tribunal competente está em relativa desvantagem relativamente à outra parte, pois esta domina melhor o sistema de justiça da sua jurisdição.

2) Pelo mesmo motivo, ou seja, pelo facto de o recurso aos tribunais judiciais significar que, em princípio, o tribunal competente é o tribu-

⁶ Disse-se «em princípio» porque se admite que o tribunal competente não seja necessariamente o tribunal da jurisdição de uma das partes. Por exemplo, na generalidade dos ordenamentos jurídicos, estando em causa uma situação de responsabilidade extracontratual, em princípio, é competente o tribunal do local onde o facto ilícito desencadeador da responsabilidade ocorreu, local este que pode ser, portanto, o tribunal de uma jurisdição diferente da jurisdição das partes. No entanto, em princípio, haverá sempre uma qualquer conexão que permita que o tribunal competente seja o tribunal da jurisdição de uma das partes envolvidas.

nal da jurisdição de uma das partes, isso significa que existe um risco de parcialidade desse tribunal em favor da parte que pertence à mesma jurisdição do tribunal. Esta constatação é tão mais relevante quanto a parte envolvida no litígio em causa for, por exemplo, o *próprio* Estado ou outra pessoa colectiva pública. Vejamos o seguinte exemplo: se estiver em causa um litígio entre dois Estados, digamos a Tailândia e a Malásia, e se o tribunal competente for o tribunal da Malásia, é legítimo recear que este mesmo tribunal não decida este litígio de forma imparcial, havendo sempre um potencial risco de que o mesmo decida o litígio de forma favorável ao Estado malaio.

3) Em terceiro lugar, e independente das questões anteriores, é natural que o recurso aos tribunais judiciais seja moroso, principalmente em situações como a presente em que se colocam várias dúvidas, processuais e materiais, em razão da natureza internacional das partes envolvidas e, conseqüentemente, da natureza internacional do litígio. Efectivamente, o recurso aos tribunais judiciais já é, habitualmente, moroso; contudo, as dúvidas e incertezas de regime que a natureza internacional destas relações suscita trará alguma lentidão adicional a estes processos. Ora estando em causa acordos ou contratos relativos a parcerias económicas ou de investimento, ou outras questões relacionadas, o tempo é um elemento muito importante e o recurso aos tribunais judiciais não constitui seguramente uma forma de resolver o litígio de forma rápida e expedita, a qual se exige no caso concreto.

4) Acresce que os tribunais, naturalmente, processam o litígio na língua da jurisdição a que pertencem. Este facto pode constituir uma desvantagem para uma das partes, aquela que não pertence a essa jurisdição, ou para ambas as partes, caso nenhuma delas pertença à jurisdição do tribunal competente. E constitui uma desvantagem porque os documentos, os depoimentos e outras comunicações efectuadas no âmbito do processo têm de ser todas traduzidas, o que consome tempo e coloca uma ou ambas as partes numa situação de inferioridade ou dificuldade, porque tem menor conhecimento e um acesso mais limitado aos elementos do processo por razões linguísticas. Diferentemente seria se as partes pudessem escolher uma língua que, por exemplo, não fosse a língua de qualquer uma delas, o que as colocaria numa situação de igualdade processual e prática.

5) Tendo em conta a natureza das matérias envolvidas e a complexidade das questões, principalmente porque conectadas com diversas jurisdições, *é aconselhável que o decisor destes litígios tenha experiência na resolução de conflitos de litígios transfronteiriços*, podendo ainda ser necessário que o decisor tenha conhecimento especializado nas matérias que constituem o objecto da disputa (o que sucederá, por exemplo, se estiver em causa um litígio sobre acordos de investimento ou incidentes sobre exploração de recursos naturais). Acontece que os tribunais judiciais *não são as instâncias* mais habitadas a decidir casos internacionais e, por outro lado, muitas vezes, os juízes não têm conhecimentos especializados para resolver os litígios do tipo daqueles que estão aqui em causa. *É, portanto, importante que*, para a resolução dos litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», a entidade decisora tenha experiência e capacidade para resolver litígios internacionais e conhecimentos especializados nas matérias envolvidas.

Estes são apenas alguns exemplos de algumas das dificuldades que o recurso aos tribunais judiciais pode suscitar na resolução dos litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», dificuldades estas resultantes essencialmente do facto de estarmos perante partes de diferentes nacionalidades e da consequente natureza internacional da relação jurídica, bem como da natureza especial de alguns litígios.

Em face dessas dificuldades, somos naturalmente favoráveis à ideia de que a resolução destes litígios deve ser promovida fora dos tribunais judiciais, ou seja, deve ser efectuada com recurso aos meios alternativos de resolução de litígios. Existem *vários mecanismos aqui convocáveis*, ambos plenamente enquadrados com o tipo de litígios, tais como a mediação, a adjudicação, o *dispute resolution board*, o *engineer's assessment* e a arbitragem, apenas para citar os mais relevantes. Todos estes meios apresentam vantagens que permitem superar as dificuldades enunciadas nos parágrafos antecedentes. Na verdade, estes meios dão resposta a algumas das dificuldades que apontámos aos tribunais judiciais – por exemplo, as exigências de especialização dos decisores ou a necessidade de obter uma decisão em prazo razoável são plenamente alcançáveis com o recurso a estes meios alternativos de resolução de litígios.

De entre estes meios alternativos de resolução de litígios, centramo-nos na arbitragem, não apenas porque é um dos meios mais relevantes e

mais utilizados internacionalmente, como também porque é o meio alternativo para que todos os litígios podem ser encaminhados caso nenhum dos outros meios alternativos se revele idóneo ou suficiente na resolução do litígio. Por isso, pode dizer-se que a arbitragem é claramente um meio adequado e apetecível para a resolução deste tipo de litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota». A arbitragem permite, sem dúvida, superar as desvantagens e os inconvenientes que os tribunais apresentam na resolução destes litígios.

Em conclusão, a propósito dos litígios que venham a surgir no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», os tribunais judiciais não se afiguram o meio de resolução de conflitos mais adequado, apresentando uma série de dificuldades e inconvenientes. Neste contexto, os meios alternativos de resolução de litígios surgem como melhor e mais ajustada opção, com particular destaque para a resolução de conflitos por intermédio da arbitragem. Assim sendo, quer antes do surgimento de litígios (ou seja, aquando da própria celebração de contratos ou acordos), quer depois de os mesmos surgirem, é aconselhável às partes acordarem na resolução dos seus litígios através de meios alternativos de resolução de conflitos, considerando sempre a arbitragem, quer como primeira opção, quer como opção supletiva para o caso de os outros meios alternativos falharem.

V. O Potencial da RAEM No âmbito da Resolução dos Litígios

Apresentadas as principais relações jurídicas emergentes no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota» e os litígios que daí podem advir para as partes envolvidas, concluiu-se que a resolução desses mesmos litígios através dos meios alternativos de resolução de conflitos se mostra a melhor solução, por permitir superar as dificuldades enfrentadas pelo recurso aos tribunais judiciais. Vimos também que, neste âmbito, a arbitragem assume um papel importante não apenas porque é o meio alternativo mais usual e melhor conhecido pelas partes, como também porque pode ser o último meio alternativo a que todas as partes recorrem no caso de os outros meios falharem ou não se revelarem suficientes.

Isto dito, diga-se que a RAEM pode desempenhar um papel importante enquanto local de realização das arbitragens para a resolução dos

litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota». Quer isto dizer que acreditamos no potencial da RAEM para ser escolhida como «lugar da arbitragem» ou «*seat of arbitration*» para os litígios que surjam no âmbito desta iniciativa. Aquilo que procuraremos destacar nos parágrafos subsequentes são, então, algumas das razões que sustentam este nosso entendimento. Vejamos.

1. A RAEM é uma jurisdição da família do direito civil

Uma das vantagens da RAEM, que lhe confere potencial para ser escolhida como «lugar da arbitragem» para a resolução dos litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», é o *facto de ser uma jurisdição que pertence à família* do direito civil.

Antes de explicarmos em que medida é que esta característica é *uma vantagem, importa proceder à qualificação* das várias jurisdições quanto ao sistema jurídico a que pertencem, ou seja, importa perceber se estão em causa jurisdições da família do *direito civil*, da família do *direito comum* ou da família do *direito islâmico*. Note-se que a qualificação em causa não é simples, na medida em que para além dos sistemas puros de direito civil, de direito comum e de direito islâmico, existem depois outros sistemas: (i) sistemas que têm por base o sistema de direito civil, o sistema de direito comum ou o sistema de direito islâmico, mas que também são influenciados por outros sistemas ainda que esta influência seja minoritária; (ii) sistemas mistos, ou seja, sistemas que misturam várias influências sem que uma se possa dizer mais proeminente do que a outra; nestes casos, verificam-se vários tipos de sistemas mistos que englobam não apenas influências do sistema de direito civil, do sistema de direito comum ou do sistema de direito islâmico, mas também outras influências de sistemas menos conhecidos ou minoritários.

Os primeiros, na medida em que apresentam uma base forte de uma família jurídica e apenas ligeiras influências de outras, continuamos a defini-los como de direito civil, de direito comum ou de direito islâmico, consoante o caso; incluindo-os portanto juntamente com os sistemas puros. Os segundos, dada a dificuldade ou a impossibilidade de identificar neles um traço dominante, qualificamo-los de sistemas mistos.

Assim sendo, integraremos as diversas jurisdições que compõem a iniciativa «Uma faixa, uma rota», numa das seguintes qualificações: (i)

sistema de direito civil; (ii) sistema de direito comum; (iii) sistema de direito islâmico; (iv) sistema misto. Vejamos⁷⁻⁸:

1) Pertencem à família do direito civil: Albânia⁹, Arménia, Azerbaijão, Bielorrússia, Bósnia e Herzegovina¹⁰, Bulgária¹¹, Butão¹², Cazaquistão¹³, Croácia¹⁴, Eslováquia¹⁵, Eslovénia, Estónia, Etiópia, Geórgia, Hungria¹⁶, Indonésia¹⁷, Laos¹⁸, Letónia¹⁹, Lituânia, Macedónia, Moldávia²⁰, Mongólia²¹, Montenegro, Polónia, Quirguistão²², RAEM²³, República

⁷ Note-se que, para efeitos da presente qualificação, no que respeita à República Popular da China, consideramos que existem 4 diferentes jurisdições: a da República Popular da China, a de Hong Kong, a de Macau e a de Taiwan. A razão está em que cada um destes sistemas tem autonomia executiva, legislativa e judicial, cada um dos quais dispondo da sua próprio ordem de tribunais, que são absolutamente autónomos. Assim sendo, em caso de surgimento de litígios, cada uma destas jurisdições é tratada de forma autónoma, pelo que seguiremos aqui esta autonomia.

⁸ Para efeitos da presente qualificação, seguimos de perto aquela que pode ser encontrada na enciclopédia jurídica *on-line* «*World Encyclopedia of Law*», concretamente, no seguinte endereço electrónico: <http://lawin.org/list-of-legal-systems-in-countries-around-the-world/> [último acesso a 12.09.2017]. É com base na informação disponível neste endereço electrónico que elaboraremos as informações constantes das notas de rodapé subsequentes.

⁹ É considerado um sistema de direito civil, excepto nas áreas rurais do norte onde prevalece o direito costumeiro conhecido como «Code of Leke».

¹⁰ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pela lei austríaca, sendo que a lei civil suíça (*Zivilgesetzbuch*) foi um modelo para a Lei das Obrigações de 1978.

¹¹ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelos sistemas de direito germânico e romano.

¹² É considerado um sistema de direito civil, baseado na lei religiosa budista.

¹³ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelo direito romano-germânico e pela teoria e prática da Federação Russa.

¹⁴ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelo património jurídico austro-húngaro.

¹⁵ É considerado um sistema de direito civil, baseado nos códigos austro-húngaros.

¹⁶ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelo modelo alemão.

¹⁷ É considerado um sistema de direito civil, baseado no modelo romano-holandês e influenciado pelo direito consuetudinário.

¹⁸ É considerado um sistema de direito civil, semelhante, na forma, ao sistema francês.

¹⁹ É considerado um sistema de direito civil, com traços de tradições e práticas jurídicas socialistas.

²⁰ É considerado um sistema de direito civil, com influências da lei alemã.

²¹ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelos sistemas jurídicos soviéticos e romano-germânicos.

Checa, República Popular da China²⁴, Roménia, Rússia, Sérvia, Tailândia²⁵, Taiwan, Tajiquistão, Timor-Leste²⁶, Turquemenistão²⁷, Turquia²⁸, Ucrânia, Uzbequistão e Vietname.

2) Pertencem à família do direito comum: Hong Kong²⁹, Índia³⁰, Nepal³¹, Nova Zelândia³², Paquistão³³ e Singapura.

3) Pertencem à família do direito islâmico: Arábia Saudita³⁴, Irão³⁵ e Maldivas³⁶.

4) São sistemas mistos: Afeganistão³⁷, África do Sul³⁸, Bahrein³⁹, Bangladesh⁴⁰, Birmânia (Myanmar)⁴¹, Brunei⁴², Camboja⁴³, Coreia do

²² É considerado um sistema de direito civil, o qual inclui características do direito civil francês e das leis da Federação Russa.

²³ É considerado um sistema de direito civil, com forte influência do regime português.

²⁴ É considerado um sistema de direito civil, influenciado pelos sistemas de direito civil soviéticos e europeus.

²⁵ É considerado um sistema de direito civil, com influências do direito comum.

²⁶ É considerado um sistema de direito civil, com forte influência do regime português.

²⁷ É considerado um sistema de direito civil, com influências do direito islâmico.

²⁸ É considerado um sistema de direito civil, baseado em vários sistemas jurídicos europeus, nomeadamente, o Código Civil Suíço.

²⁹ É pacificamente reconhecido como um sistema de direito comum, ainda que possa ser considerado sistema jurídico misto, porque baseado no direito comum inglês e no direito consuetudinário chinês (em matéria de família e de propriedade fundiária).

³⁰ É considerado um sistema de direito comum, baseado no modelo inglês.

³¹ É considerado um sistema de direito comum, baseado no modelo inglês e em conceitos legais hindus.

³² É considerado um sistema de direito comum, baseado no modelo inglês, com legislação especial e tribunais de terra para os «Maoris».

³³ É considerado um sistema de direito comum, com influência da lei islâmica.

³⁴ É considerado um sistema de direito islâmico, baseado na lei da *sharia*, com alguns elementos do direito egípcio, francês e consuetudinário.

³⁵ É considerado um sistema de direito islâmico, baseado na lei da *sharia*.

³⁶ É considerado um sistema de direito islâmico, com influências do sistema de direito comum inglês, principalmente em assuntos comerciais.

³⁷ É considerado um sistema misto, de direito civil, direito islâmico e direito consuetudinário.

³⁸ É considerado um sistema misto de direito civil romano-holandês, direito comum inglês e direito consuetudinário.

³⁹ É considerado um sistema misto, de direito islâmico, de direito comum inglês, de códigos civis, penais e comerciais egípcios e de direito consuetudinário.

⁴⁰ É considerado um sistema misto, de direito comum inglês e direito islâmico.

Sul⁴⁴, Egipto⁴⁵, Emirados Árabes Unidos⁴⁶, Filipinas⁴⁷, Iémen⁴⁸, Iraque⁴⁹, Israel⁵⁰, Jordânia⁵¹, Kuwait⁵² Líbano⁵³, Malásia⁵⁴, Omã⁵⁵, Qatar⁵⁶, Síria⁵⁷ e Sri-Lanka⁵⁸.

Em face do exposto, pode concluir-se que, das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», 56,34% são jurisdições que pertencem ao sistema de direito civil, 8,45% são jurisdições que pertencem ao sistema de direito comum, 4,22% são jurisdições que pertencem ao sistema de direito islâmico e 30,99% são jurisdições que constituem sistemas mistos.

⁴¹ É considerado um sistema misto, de direito comum inglês (tal como introduzido nas codificações destinadas à Índia colonial) e de direito consuetudinário.

⁴² É considerado um sistema misto, de direito comum inglês e de direito islâmico.

⁴³ É considerado um sistema misto, de direito civil do Camboja (influenciado pela Autoridade Transitória da ONU no Camboja) de direito consuetudinário, de teoria jurídica comunista e de direito comum.

⁴⁴ É considerado um sistema misto, de direito civil europeu, de direito comum anglo-americano e de pensamento clássico chinês.

⁴⁵ É considerado um sistema misto, de direito civil napoleónico e de direito islâmico.

⁴⁶ É considerado um sistema misto, de direito islâmico e direito civil.

⁴⁷ É considerado um sistema misto, de direito civil, direito comum, direito islâmico e direito consuetudinário.

⁴⁸ É considerado um sistema misto, de direito islâmico, de lei napoleónica, de direito comum inglês e de direito consuetudinário.

⁴⁹ É considerado um sistema misto, de direito civil e de direito islâmico.

⁵⁰ É considerado um sistema misto, de direito comum inglês, de regulamentos do mandato britânico e de leis religiosas judaicas, cristãs e muçulmanas.

⁵¹ É considerado um sistema misto, direito civil e de direito islâmico.

⁵² É considerado um sistema misto, de direito comum inglês, direito civil francês e lei religiosa islâmica.

⁵³ É considerado um sistema misto, de direito civil baseado no código civil francês, de tradição jurídica otomana e de leis religiosas que abrangem estatuto pessoal, casamento, divórcio e outras relações familiares das comunidades judaica, islâmica e cristã.

⁵⁴ É considerado um sistema misto, de direito comum inglês, de direito islâmico e de direito consuetudinário.

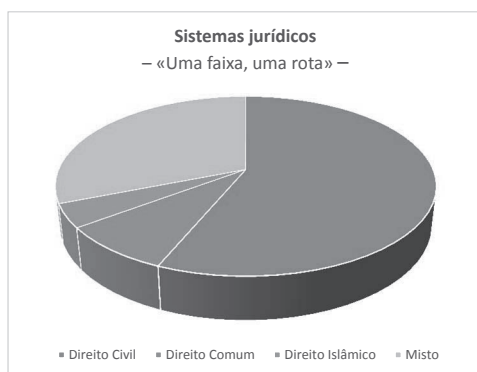
⁵⁵ É considerado um sistema misto, de direito anglo-saxónico e de direito islâmico.

⁵⁶ É considerado um sistema misto, direito civil e de direito islâmico (em assuntos familiares e pessoais).

⁵⁷ É considerado um sistema misto, de direito civil e de direito islâmico (nos tribunais de família).

⁵⁸ É considerado um sistema misto, de direito civil romano-holandês, de direito comum inglês e de direito consuetudinário *Jaffna Tamil*.

Assim sendo, a maioria das jurisdições pertencem ao sistema de direito civil, tal como a RAEM.



Se a maioria das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota» pertencem ao sistema de direito civil, tal como a RAEM, isto pode ser visto como uma vantagem para a RAEM enquanto lugar da arbitragem. Na verdade, a RAEM tem um sistema jurídico próximo da maioria dos sistemas jurídicos da iniciativa «Uma faixa, uma rota»; logo, a escolha da RAEM como um lugar para a arbitragem significa a escolha de uma jurisdição próxima da generalidade das jurisdições.

Assim, perante a necessidade de escolher um lugar de arbitragem, uma das partes do litígio, ou ambas, que pertença a uma jurisdição de direito civil tem uma natural maior simpatia em escolher uma jurisdição com um sistema jurídico também ele de direito civil, na medida em que, sendo mais próximo, permite a essa parte saber melhor com o que pode contar sempre que algumas normas do ordenamento jurídico interno possam ter de se aplicar.

Desta perspectiva, a RAEM apresenta uma vantagem competitiva, por exemplo, relativamente a Hong Kong, que é uma jurisdição de direito comum, sendo que apenas 8,45% das demais jurisdições da iniciativa «Uma faixa, uma rota» são também elas de direito comum.

2. A RAEM é uma jurisdição que adota a Lei Modelo

Outra das vantagens da RAEM, que lhe confere potencial para ser escolhida como «lugar da arbitragem» para a resolução dos litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», é o facto de ser uma

jurisdição que adopta a Lei Modelo da UNCITRAL⁵⁹ em matéria de arbitragem comercial externa.

Antes de mais, importa notar que a RAEM é considerada como um sistema dualista em matéria de arbitragem, na medida em que dispõe, neste campo, de dois regimes jurídicos distintos: (i) o regime jurídico das arbitragens voluntárias internas, regulado pelo Decreto-Lei n.º 29/96/M; e (ii) o regime das arbitragens comerciais externas, regulado pelo Decreto-Lei n.º 55/98/M, o qual corresponde quase integralmente à Lei Modelo da UNCITRAL, na sua versão de 1985. Assim sendo, naquilo que essencialmente importa para efeitos de resolução de litígios no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», pode dizer-se que a RAEM dispõe de um regime jurídico de arbitragem baseado na Lei Modelo da UNCITRAL.

Antes de explicarmos em que medida este facto representa uma vantagem para a RAEM, vejamos, de entre as jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», quais as que também adoptam a Lei Modelo e quais é que não adoptam⁶⁰.

1) **Adoptam** a Lei Modelo da UNCITRAL: Arménia, Azerbaijão, Bahrein, Bangladesh, Bielorrússia, Birmânia (Myanmar), Brunei, Bulgária, Butão, Camboja, Coreia do Sul, Croácia, Egipto, Estónia, Eslováquia, Eslovénia, Filipinas, Geórgia, Hong Kong, Hungria, Índia, Irão, Jordânia, Lituânia, Macedónia, Malásia, Maldivas, Mongólia, Montenegro, Nova Zelândia, Omã, Polónia, Qatar, Rússia, Sérvia, Singapura, Sri-Lanka, RAEM, Tailândia, Turquemenistão, Turquia e Ucrânia.

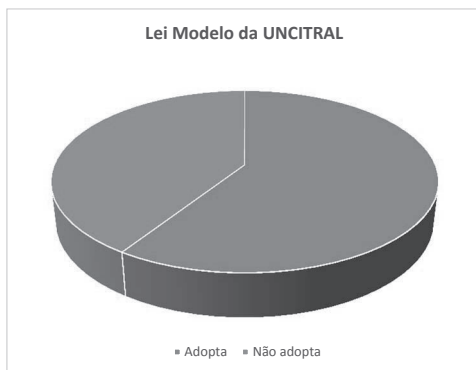
2) **Não adoptam** a Lei Modelo da UNCITRAL: Afeganistão, África do Sul, Albânia, Arábia Saudita, Bósnia e Herzegovina, Cazaquistão, Emirados Árabes Unidos, Etiópia, Iémen, Indonésia, Iraque, Israel, Kuwait, Laos, Letónia, Líbano, Moldávia, Nepal, Paquistão, Quirguistão, República Checa, República Popular da China, Roménia, Síria, Taiwan, Tadjiquistão, Timor-Leste, Uzbequistão e Vietname.

Conclui-se, deste modo, que, das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», 59,15% são jurisdições que adoptam a Lei

⁵⁹ Acrónimo para designar a «*The United Nations Commission on International Trade Law*», ou, na sua designação portuguesa, a «Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional».

⁶⁰ Este exercício foi feito tendo por base as informações oficiais da UNCITRAL, disponíveis no respectivo *website* (http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/arbitration/1985Model_arbitration_status.html) [último acesso a 12.09.2017].

Modelo da UNCITRAL, enquanto 40,85% são jurisdições que não adoptam a Lei Modelo da UNCITRAL.



Como enunciado anteriormente, o facto de a RAEM ser uma jurisdição que adopta a Lei Modelo da UNCITRAL, tal como a maioria das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», constitui uma vantagem para a RAEM, que lhe confere potencial para ser escolhida como «lugar da arbitragem» para a resolução dos litígios surgidos no âmbito desta iniciativa.

Parece-nos que assim é por dois motivos fundamentais: (i) em primeiro lugar, porque, ao ser uma jurisdição que adopta a Lei Modelo da UNCITRAL, a RAEM dispõe de legislação, em matéria de arbitragem, de qualidade reconhecida e aceite internacionalmente; (ii) em segundo lugar, porque, estando na mesma situação que a maioria das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», a RAEM tem legislação em matéria de arbitragem próxima à maioria das jurisdições em causa, o que torna a RAEM um local apetecível para ser escolhida como lugar da arbitragem, ao dispor de legislação que a maioria das jurisdições conhece e com que a maioria se identifica. Este elemento pode constituir uma vantagem da RAEM comparativamente com outras jurisdições como, por exemplo, a República Popular da China ou Taiwan.

3. A RAEM é uma jurisdição que é parte da Convenção de Nova Iorque

Uma terceira vantagem da RAEM, que lhe confere potencial para ser escolhida como «lugar da arbitragem» para a resolução dos litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», é o facto de ser uma jurisdição que é parte da *Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de*

Sentenças Arbitrais Estrangeiras, celebrada em Nova Iorque, a 10 de Junho de 1958, vulgarmente conhecida por «Convenção de Nova Iorque».

Antes de explicarmos em que medida este facto representa uma vantagem para a RAEM, importa proceder a uma análise dos países que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota» e concluir quais é que são parte da Convenção de Nova Iorque e quais é que não são parte da Convenção de Nova Iorque⁶¹.

1) **São parte** da Convenção de Nova Iorque: Afeganistão, África do Sul, Albânia, Arábia Saudita, Arménia, Azerbaijão, Bahrein, Bangladesh, Bósnia e Herzegovina, Bielorrússia, Birmânia (Myanmar), Brunei, Bulgária, Butão, Camboja, Cazaquistão, Coreia do Sul, Croácia, Egipto, Emirados Árabes Unidos, Eslováquia, Eslovénia, Estónia, Filipinas, Geórgia, Hong Kong, Hungria, Índia, Indonésia, Irão, Israel, Jordânia, Kuwait, Laos, Letónia, Líbano, Lituânia, Macedónia, Malásia, Moldávia, Mongólia, Montenegro, Nepal, Nova Zelândia, Omá, Paquistão, Polónia, Qatar, Quirguistão, RAEM, República Checa, República Popular da China, Roménia, Rússia, Sérvia, Singapura, Síria, Sri-Lanka, Tailândia, Tajiquistão, Turquia, Ucrânia, Uzbequistão e Vietname.

2) **Não são parte** da Convenção de Nova Iorque: Etiópia, Iémen, Iraque, Maldivas, Taiwan, Timor-Leste e Turquemenistão.

Conclui-se, deste modo, que, das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», 90,14% são jurisdições que são parte da Convenção de Nova Iorque, enquanto 9,86% são jurisdições que não são parte da Convenção de Nova Iorque.



⁶¹ Este exercício foi feito tendo por base informações oficiais, disponíveis no *website* oficial da Convenção de Nova Iorque (<http://www.newyorkconvention.org/countries>) [último acesso a 12.09.2017].

Tal como começámos por enunciar, o facto de a RAEM ser uma jurisdição que é parte da Convenção de Nova Iorque, tal como a grande maioria das jurisdições que integram a iniciativa «Uma faixa, uma rota», constitui uma vantagem para a RAEM, que lhe confere potencial para ser escolhida como «lugar da arbitragem» para a resolução dos litígios surgidos no âmbito desta iniciativa.

Neste contexto, as vantagens são essencialmente duas: (i) a primeira, mais simbólica, está em que, sendo parte da Convenção de Nova Iorque, a RAEM transmite a imagem de um sistema jurídico moderno e alinhado com as melhores tendências internacionais no que respeita ao reconhecimento e execução de sentenças arbitrais e, portanto, um sistema jurídico no qual as partes podem confiar; (ii) a segunda está em que, sendo a RAEM parte da Convenção de Nova Iorque, as sentenças arbitrais aqui proferidas, caso esta seja escolhida como lugar da arbitragem, *são facilmente reconhecidas e executadas na generalidade das jurisdições que integram a iniciativa* «Uma faixa, uma rota». Este elemento pode constituir uma vantagem da RAEM comparativamente com outras jurisdições como, por exemplo, Taiwan.

4. Valências linguísticas

Importa também salientar que a RAEM possui algumas valências linguísticas, importantes no que toca à arbitragem, e que podem favorecer a RAEM numa possível escolha desta como lugar da arbitragem para a resolução dos litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota».

Na verdade, embora o que mais releve sejam a capacidades linguísticas dos árbitros, os quais podem ou não ser da RAEM, não deixa de ser importante que o local escolhido como local de arbitragem seja capaz de operar em diversas línguas. Isso é importante não apenas por causa das instituições de arbitragem, como para efeitos de apoio humano, técnico e logístico.

Ora, na RAEM, vigoram duas línguas oficiais, o chinês e o português, sendo que, no caso da língua chinesa, a RAEM se encontra habilitada tanto ao nível do mandarim como ao nível do cantonense. Para além disso, a língua inglesa é também falada na RAEM, assumindo um papel

cada vez mais relevante enquanto língua de trabalho. A RAEM oferece portanto o domínio de 3 línguas e, conseqüentemente, trabalho altamente qualificado nas mesmas, por exemplo, para efeitos de tradução de documentos, tradução simultânea, contactos pessoais, etc. Também muitos dos árbitros locais podem arbitrar nas três línguas, ainda que as partes, claro está, possam escolher um *árbitro não local*.

Em resumo, sendo a língua da arbitragem um aspecto crucial em qualquer arbitragem e estando a RAEM habilitada a operar em três línguas, este facto não pode deixar de atribuir à RAEM uma posição confortável no que respeita à sua possível escolha como potencial local de arbitragem para os conflitos que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota».

5. Outras valências

Para além do que fica dito, podem ser apontadas à RAEM algumas vantagens complementares, que apenas serão relevantes na medida em que as anteriores existem. Neste sentido, pode dizer-se que:

1) A RAEM *é um espaço* multicultural, logo, um espaço aberto à diversidade cultural e preparado para receber iniciativas que apresentem um cunho internacional.

2) A RAEM dispõe de infra-estruturas de transporte, que permitem um fácil acesso das partes e dos árbitros, o qual pode ser feito por via terrestre, marítima e aérea.

3) A RAEM dispõe de um conjunto de infra-estruturas hoteleiras, com serviços de excelência, plenamente aptas a acolher as partes e os árbitros e a prestar-lhes uma estadia proveitosa aos trabalhos a realizar.

4) A RAEM possui um regime fiscal convidativo para aqueles que pretendam exercer funções de árbitro na RAEM mas não estejam aqui domiciliados, regime este que pode ainda vir a ser melhorado pelo Governo no futuro, tal como tem sido feito noutras jurisdições vizinhas. Este facto permite atrair à RAEM os árbitros mais conceituados e, portanto, dotar a RAEM de árbitros plenamente capazes e de reconhecido mérito para a resolução dos litígios emergentes neste contexto e nestas matérias.

VI. Os desafios colocados à RAEM No âmbito da Resolução dos Litígios

As vantagens assinaladas no ponto antecedente sustentam o nosso entendimento nos termos do qual a RAEM tem potencial para se tornar um possível centro de resolução de litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota». Sucede que esta possibilidade enfrenta alguns desafios ou dificuldades. Alguns desses desafios são, assim nos parece, falsos desafios; outros são desafios reais, no entanto, é perfeitamente possível e viável encontrar as soluções que os permitem superar.

Isto dito, parece-nos que, para se tornar um possível lugar da arbitragem para a resolução dos litígios que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», a RAEM enfrenta essencialmente dois desafios: (i) a pretensa imparcialidade da RAEM nos litígios *que envolvam a República Popular da China*; (ii) alguma inexperiência da RAEM em matéria de arbitragem.

1. A pretensa imparcialidade da RAEM nos litígios que envolvam a República Popular da China

Um dos desafios que a RAEM pode enfrentar prende-se com a possível acusação de falta de imparcialidade para ser um centro de resolução de litígios quando estejam em causa conflitos que envolvam a República Popular da China. Efectivamente, sendo a RAEM uma Região Administrativa Especial da República Popular da China, é facilmente argumentável que, num conflito que envolva esta última, a RAEM não está em condições de oferecer arbitragens imparciais, não merecendo, por isso, a confiança das partes para a submissão destes litígios a resolução na RAEM.

Apesar de o enunciado argumento ser arquitectável, a verdade é que o mesmo não se nos mostra sustentado. Na verdade, e desde logo, a RAEM, apesar de ser uma Região Administrativa Especial da República Popular da China, possui, ao abrigo do princípio «Um País, dois sistemas», um alto grau de autonomia, cristalizado na Lei Básica e que se materializa em autonomia nos planos executivo, legislativo e judicial. Na verdade, nos termos do artigo 2.º da Lei Básica da RAEM, esta está autorizada a «exercer um alto grau de autonomia e a gozar de poderes executivo, legislativo e judicial independente, incluindo o de julgamento em

última instância, de acordo com as disposições desta Lei». Assim sendo, no que respeita a questões governativas, legislativas e judiciais, a RAEM é uma entidade independente e imparcial.

Por outro lado, e não menos importante: o facto de a RAEM ser escolhida como local, de arbitragem não tem qualquer influência na decisão final. Basta pensar que aquilo que as partes estão a escolher, se escolherem a RAEM, *é o local da arbitragem e*, eventualmente, o centro de arbitragem, mas estes não têm qualquer influência na decisão final, pois o mais importante para a decisão final *é o desempenho da função de árbitro*. Deste modo, se existir alguma dúvida quanto à imparcialidade da RAEM nos litígios que envolvam a República Popular da China, aquilo que as partes devem fazer é escolher um árbitro não local, assim dissipando quaisquer dúvidas ou inquietações.

Acresce que nem todos os litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota» têm como parte dos mesmos a República Popular da China, logo, em muitos casos que possam surgir neste âmbito, esta questão pode nem sequer chegar a emergir.

2. Alguma inexperiência da RAEM em matéria de arbitragem

O outro desafio que a RAEM enfrenta prende-se com uma certa falta de experiência em matéria de arbitragem, uma vez que a arbitragem não *é um meio* de resolução de litígios muito utilizado, tanto no plano dos litígios domésticos, como no plano dos litígios internacionais. Assim sendo, para além de faltar alguma experiência aos árbitros e a outros práticos locais, falta também alguma experiência aos centros de arbitragem. Falta ainda alguma experiência aos magistrados ao nível da intervenção que sejam eventualmente chamados a ter nos processos arbitrais e ao nível do reconhecimento e execução de decisões arbitrais proferidas fora da RAEM.

Enunciado o problema, cumpre assinalar que o mesmo é facilmente ultrapassável. Na verdade, quanto à falta de experiência dos árbitros e de outros práticos, como os advogados, a mesma é superada se as partes escolherem árbitros experientes ou advogados experientes; acresce que, em muitos casos, as partes escolherão árbitros internacionais experientes e far-se-ão acompanhar dos seus próprios advogados, que podem ser muito

experientes em matéria de arbitragem. Quanto à falta de experiência dos centros de arbitragem, esta *não* constitui verdadeiramente um problema, dado o papel meramente auxiliar que os mesmos desempenham na condução do processo arbitral: o que realmente importa é que os regulamentos dos centros de arbitragem tenham qualidade em termos técnico-jurídicos e que sejam processualmente operacionais – algo que já acontece actualmente com os regulamentos dos centros de arbitragem da RAEM. Quanto aos magistrados, a pretensa falta de experiência é facilmente compensada com as suas capacidades técnicas e com a intensificação da sua formação na área do desenvolvimento de programas de intercâmbio e de troca de experiências com juízes de jurisdições mais experientes.

Por isso, a falta de experiência da RAEM não deve ser vista como um obstáculo para que a mesma possa ser escolhida como lugar de arbitragem para a resolução dos litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota».

VII. Conclusões

1. Tendo em conta os objectivos com que foi instituída a iniciativa «Uma faixa, uma rota», é expectável o desenvolvimento de numerosas relações jurídicas entre os países envolvidos, relações estas de natureza pública e privada e respeitantes a um conjunto muito diversificado de matérias.

2. O desenvolvimento de numerosas relações jurídicas não pode deixar de significar o correspondente desenvolvimento de numerosos conflitos entre as partes envolvidas, decorrentes nomeadamente de situações de incumprimento, de cumprimento imperfeito, de diferentes entendimentos sobre as questões suscitadas ou do surgimento de interesses antagónicos e conflituantes.

3. O recurso aos tribunais judiciais para a resolução deste tipo de litígios não se afigura a via mais adequada, tendo em conta, por um lado, a natureza internacional das partes e dos litígios e, por outro lado, as próprias características dos tribunais judiciais. Há um conjunto de dificuldades ou inconvenientes que decorrem do recurso aos tribunais judiciais na resolução destes litígios.

4. Em consequência, os meios alternativos de resolução de litígios surgem como o meio mais adequado à resolução dos diferendos que

ocorram no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», assumindo a arbitragem, de entre esses meios, um papel de destaque, não apenas pela sua importância crescente como também pelo seu tradicional papel subsidiário no que toca à resolução extrajudicial de conflitos sempre que os outros meios falham ou se mostram insuficientes.

5. Neste âmbito, entendemos que a RAEM tem potencial para se tornar um possível centro de resolução de alguns litígios surgidos no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», no sentido de poder ser escolhida como «lugar da arbitragem» na resolução desses litígios, sendo possível mobilizar um conjunto de argumentos para sustentar este entendimento.

6. Sem prejuízo desse potencial, a verdade é que a escolha da RAEM como «lugar da arbitragem» na resolução destes litígios pode suscitar alguns desafios ou dificuldades. Uma análise mais atenta demonstra, porém, que tais desafios e dificuldades são apenas aparentes ou são facilmente ultrapassáveis.

7. Entendemos, portanto, que a RAEM tem potencial para se tornar num centro de resolução de conflitos que surjam no âmbito da iniciativa «Uma faixa, uma rota», sendo, para tanto, essencial o envolvimento de toda a comunidade, jurídica e a-jurídica, e a canalização de esforços no sentido adequado.

