

Uma Análise Comparativa dos Sistemas de Registo de Navios dos Quatro Territórios dos Dois Lados do Estreito e suas Inspirações para Macau

*Yeung Lap Fu**

Por ocasião da apresentação do Relatório das Linhas de Acção Governativa para o Ano Financeiro de 2020, em 20 de Abril de 2020, o Chefe do Executivo, Ho Iat Seng, prevê que “serão aproveitadas as vantagens que decorrem da possibilidade de serem efectuados registos de embarcações em Macau, será explorada, coordenadamente com as outras cidades da zona da Grande Baía ou outras regiões do Interior da China, a possibilidade de cooperação marítima com os países de língua portuguesa, transformando Hengqin numa plataforma relevante para o estabelecimento de parcerias no âmbito da cooperação marítima entre a China e aqueles países.”¹ No contexto de ter sido definida a área marítima sob jurisdição de Macau pelo Governo Central e com vista à exploração das indústrias marítimas que é favorável ao desenvolvimento adequadamente diversificado da economia de Macau, a Lei n.º 12/2019 (Lei do registo comercial de embarcações), que entrou em vigor em 23 de Setembro de 2019, estabelece um sistema de registo aberto para o registo de embarcações comerciais, ao qual acrescem as condições pouco exigentes de “naturalização”, referidas no Decreto-Lei n.º 64/88/M, que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau, de emolumentos ou taxas reduzidas e de liberdade em empregar tripulantes estrangeiros, tendo em vista o impulsionar destas medidas para o desenvolvimento do registo comercial de embarcações em Macau. Em face da

* Doutorando em direito económico pela Faculdade de Direito Económico da Universidade de Ciência Política e Direito da China.

¹ Chefe do Executivo, “Integrar no desenvolvimento nacional e impulsionar o desenvolvimento diversificado da economia”. Consultar: <https://www.gov.mo/pt/noticias/227495/>

concorrência mundial no mercado do transporte marítimo e no contexto da construção da “Grande Baía Guangdong-Hong Kong-Macau” e da estratégia de desenvolvimento de “uma plataforma”, o modo como se pode maximizar o aproveitamento das vantagens de Macau, no sentido de dar passos para aperfeiçoar o seu regime de registo comercial de embarcações tem um significado importante para o desenvolvimento de Macau, enquanto plataforma de cooperação marítima e para a promoção da diversificação adequada da economia, mediante a prestação de serviços financeiros inovados para o transporte marítimo.

I. Generalidades sobre os regimes de registo de embarcações dos quatro territórios dos dois lados do Estreito

O registo das embarcações é um acto com efeito declaratório a efectuar pelo órgão de registo de embarcações a pedido do interessado, no sentido de inscrever no assento os direitos relacionados com a embarcação e demais factos relevantes, pelo qual é atribuída a nacionalidade à respectiva embarcação. Com o registo, a aquisição, alienação e extinção dos direitos relativos à embarcação tornam-se oponíveis a terceiros de boa fé, possibilitando o arvorar da respectiva bandeira nacional ao longo das suas viagens.² O sistema de registo de embarcações mais antigo pode recuar ao direito romano, enquanto o registo moderno de embarcações tem como origem o Acto de Navegação inglês de 1660 (Navigation Act of 1660). Em matéria de convenções internacionais relacionadas com a gestão de embarcações, contam-se a Declaração sobre o Direito de Bandeira dos Estados sem Litoral, de 1921, a Convenção sobre o Alto Mar adoptada em Genebra em 1958, bem como a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar concluída em 1982. Nos termos do artigo 91.º, n.º 1, desta última, a todo o Estado (ou território) cabe a definição dos requisitos necessários ao registo dos navios, à atribuição aos navios da sua nacionalidade e ao direito de arvorar a sua bandeira e condições. No contexto actual em que ainda não estão definidos os requisitos

² Xu Ruqing, “Uma interpretação sobre a *Metodologia para o Registo de Navios da República Popular da China*”, in *Revista Marinha da China*, n.º 5, 2017, Tianjin.

uniformes para o registo de embarcações a nível internacional,³ os mesmos são estabelecidos pelo próprio Estado (ou território), ao qual cabe, no exercício da sua soberania, a atribuição ou não da sua nacionalidade a determinado navio e as condições que fundamentam a atribuição da sua nacionalidade. Como as situações de cada um dos Estados (ou territórios) e as suas políticas são bem diferentes, os requisitos para a atribuição da nacionalidade são também muito divergentes.

1. Do Interior da China

São conhecidos dois sistemas de registo de embarcações no Interior da China: o “sistema de registo fechado” e o “sistema de registo de embarcações internacionais”. Em 2 de Junho de 1994 foi publicado pelo Conselho do Estado o Regulamento do Registo de Embarcações, que entrou em vigor em 1 de Junho de 1996, revogando ao mesmo tempo o Regulamento do Registo de Embarcações (de 1960).⁴ Naquele diploma que adopta o sistema de registo fechado, são uniformizados os registos para navios de mar e para navios que operam exclusivamente nas vias navegáveis do interior.⁵ Em 13 de Dezembro de 2016 foi

³ Convenção das Nações Unidas sobre as Condições para o Registo de Navios, de 1986. Na reunião sobre as condições para o registo de navios convocada pelas Nações Unidas, realizada em Genebra, ficou entendido que a condição para a entrada em vigor obrigava à adesão de, pelo menos, 25% da arqueação total a nível mundial e a um número não inferior a 40 Estados. Como a maior parte dos países que aderiram são países pouco desenvolvidos em termos de transporte marítimo e a arqueação total está muito longe de atingir os 25%, a Convenção ainda não entrou em vigor.

⁴ Com a implantação da Nova China, a legislação sobre o registo de navios arrancou com a Decisão sobre os Assuntos de Navegação, de 1950, tornada pública pelo Conselho Administrativo, em 12 de Março de 1950. Subsequentemente, o Ministério para Transportes promulgou, em Setembro de 1951, o Regulamento Provisório de Emissão de Certificados de Nacionalidade, que regula as matérias relacionadas com o tratamento dos certificados de nacionalidade. Em Novembro do mesmo ano, foi publicado o Regulamento Provisório do Registo de Navios. O Regulamento do Registo de Navios, publicado em 6 de Setembro de 1960 pelo Ministro de Transportes, passou a regular os objectos, o alcance do registo dos navios e o processo de renovação e emissão de 2.ª via da certidão do registo.

⁵ O Regulamento do Registo de Navios (1994) dispõe, no seu artigo 2.º: Estão obrigados a efectuar o registo nos termos do presente Regulamento: 1) os navios do cidadão chinês, com domicílio ou estabelecimento principal no território da República Popular da China; 2) os navios da pessoa colectiva constituída de acordo com a lei da República Popular da China e com estabelecimento principal no

publicada a Metodologia para o Registo de Navios pelo Ministério dos Transportes, que cria o sistema de registo de embarcações internacionais, aplicável às zonas de comércio livre. Assim, o sistema de registo de embarcações fora das zonas de comércio livre é fechado, enquanto o sistema de registo de embarcações internacionais é aplicável às zonas de comércio livre, devendo o pedido de registo ser apresentado pelo proprietário aos órgãos competentes dos assuntos marítimos subordinados à Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos.

2. De Taiwan

De acordo com a Lei das Embarcações (de 2018), a Lei do Registo de Embarcações (de 1975) e a Regulamentação da Lei do Registo de Embarcações (de 1983), o sistema em vigor em Taiwan é também o de registo fechado. Nos termos do artigo 2.º da Lei das Embarcações, a atribuição da nacionalidade está condicionada às embarcações de Taiwan; às embarcações de pessoas singulares ou de pessoas colectivas não oriundas de Taiwan não pode ser atribuída a sua nacionalidade. Em Taiwan, para além dos requisitos rígidos do registo das embarcações, os tripulantes dos navios de Taiwan devem, em regra, ser residentes com censo em Taiwan. O processo para a atribuição da “nacionalidade” de Taiwan a um determinado navio é o seguinte: o proprietário do navio deve efectuar o registo da propriedade junto da competente Capitania dos Portos e Navegação do Ministério dos Transportes no porto de origem do navio; efectuado o registo, a mesma Capitania deve transmitir as inscrições feitas ao Ministério dos Transportes para emissão do certificado de “nacionalidade” de Taiwan.

3. De Hong Kong

Em Hong Kong, aplica-se o sistema do segundo registo de embarcações. A Conservatória do Registo de Embarcações de Hong Kong (Hong Kong Shipping

território da República Popular da China. Porém, caso haja participação estrangeira no capital registado da respectiva pessoa colectiva, a participação da parte chinesa não pode ser inferior a 50%.

Register) foi criada em 1850, subordinada na altura ao Reino Unido. Até 1990, Hong Kong era o porto de registo das embarcações de bandeira nacional inglesa, que efectuava o registo em nome do órgão de registo de embarcações do Reino Unido. A partir de 3 de Dezembro de 1990 foi introduzido o registo local de embarcações pela Administração Inglesa, o que contribuiu para a substituição da bandeira inglesa pela bandeira de Hong Kong. A partir daí, Hong Kong tem-se desenvolvido como o quarto centro de registo classificado a nível mundial, em termos de arqueação bruta, seguindo-se o Panamá, a Libéria e as Ilhas Marshall. Com o estabelecimento da Região Administrativa Especial de Hong Kong (RAEHK), a Conservatória do Registo de Embarcações de Hong Kong manteve-se em funcionamento nos termos do artigo 125.º da Lei Básica, emitindo os respectivos documentos com o nome de “Hong Kong, China”.

4. De Macau

Macau e Hong Kong são membros associados da Organização Marítima Internacional. Embora ambos os territórios sejam regiões administrativas especiais, Macau adopta o sistema de registo de embarcações aberto, sendo menos rigorosas as exigências relativas ao vínculo substancial entre o navio e Macau, não sendo exigida a residência em Macau, nem ao proprietário do navio, nem aos tripulantes que nele prestam serviço, concedendo-se regalias em termos de taxas e emolumentos. O processo de registo de embarcações em Macau é relativamente simples: “Em princípio, qualquer navio pode efectuar o registo comercial em Macau”,⁶ desde que sejam preenchidos os “requisitos de natureza técnica e as condições de segurança necessárias à sua navegabilidade e à protecção do ambiente marinho”.⁷

⁶ “Parecer sobre a proposta de Lei do Registo Comercial de Embarcações”, Assembleia Legislativa de Macau, consultar: <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>

⁷ O Regulamento das Actividades Marítimas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 90/99/M, dispõe no seu artigo 12.º, n.º 2: A inscrição das embarcações no registo marítimo da Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água tem por fim averiguar do preenchimento dos requisitos de natureza técnica e das condições de segurança necessárias à sua navegabilidade e à protecção do ambiente marinho.

II. Análise comparativa dos sistemas de registo de navios dos quatro territórios dos dois lados do Estreito

Por força do artigo 91.º da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a navegação e exploração de um navio está condicionada à aquisição de uma nacionalidade e ao arvorar da bandeira do respectivo Estado, ou seja, ao “registo de embarcações” ou à “matrícula de embarcações”. Quando nos referimos aos requisitos do registo das embarcações, falamos de uma noção universalmente aceite, os quais são considerados como prévios para a sua admissão a registo. Os navios só podem navegar e exercer as suas actividades quando efectuado o seu registo.

1. Definição de embarcação

A coisa objecto que o regime jurídico do registo das embarcações regula, são as embarcações e o objecto regulado são as relações jurídicas em torno das embarcações. Como não foi estabelecida uma definição uniformizada de embarcação nas convenções internacionais, os regimes jurídicos dos quatro territórios dos dois lados do Estreito variam em termos da mesma definição.

1) No Interior da China

As definições de embarcação estão dispersas pela Lei Comercial Marítima (de 1992), Lei de Segurança do Transporte Marítimo (de 1983) e Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014). Nos termos do artigo 3.º da Lei Comercial Marítima (de 1992): “Para efeitos da presente lei, entende-se por embarcação (ship) os navios de mar e demais aparelhos marítimos móveis, excepto os navios militares e oficiais e as embarcações de pequena dimensão com arqueação bruta inferior a 20 toneladas. As embarcações mencionadas no número anterior incluem os seus apetrechos”. De acordo com o Capítulo XII (Disposições finais) da Lei de Segurança do Transporte Marítimo (de 1983), “entende-se por navio as embarcações com e sem deslocamento, a jangada, o hidroavião, os aparelhos

submersíveis e as plataformas móveis.”⁸ O Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014) dispõe no seu artigo 56.º do Capítulo X (Disposições finais): “Para efeitos do presente regulamento, entende-se por: 1) Embarcação, as embarcações com e sem motor e demais dispositivos aquáticos móveis, excepto os salva-vidas e os barcos de comprimento inferior a 5 metros”. Em conclusão, a embarcação no Interior da China é definida em função da sua finalidade, navegabilidade e arqueação, sendo o registo de embarcações aplicável às embarcações comerciais ou civis, de mar, que não sejam navios que operam exclusivamente nas vias navegáveis do interior e com arqueação bruta superior a 20 toneladas.

2) Em Taiwan

Em Taiwan, a Lei Comercial Marítima (de 1992) dispõe, no seu artigo 1.º: Entende-se por embarcações aquelas que navegam no mar e se deslocam sobre ou por águas que se ligam ao mar; a Lei das Embarcações (de 2018) estabelece no seu artigo 3.º: “Para efeitos da presente lei, considera-se: 1. Embarcação, os veículos que se deslocam sobre ou por águas e afectos ao transporte de pessoas ou carga, incluindo as embarcações de passageiros, as embarcações de carga, as embarcações de pesca, as embarcações especiais, as embarcações de recreio e as pequenas embarcações”. As normas jurídicas relativas às embarcações são caracterizadas por salientar que as embarcações são veículos comerciais ou civis, com capacidade para navegar e afectos ao transporte de pessoas e carga, por isso, se excluindo as plataformas móveis. Neste sentido, em Taiwan, as embarcações são delimitadas em função da sua capacidade de navegar e arqueação.

3) Em Hong Kong

O Capítulo 313.º da Legislação de Hong Kong, intitulado Regulamento das Embarcações e do Controlo Portuário (Shipping and Port Control Ordinance)

⁸ Esta definição também pode ser encontrada no n.º 1 do artigo 29.º do Regulamento de Vistoria Naval e Instalações Marítimas, de 2019: Entende-se por navio embarcações com e sem deslocamento, a jangada, o hidroavião, os aparelhos submersíveis e as plataformas móveis.

estabelece que se entende por embarcação quaisquer barcos dinamicamente suportados (dynamically supported craft). Em termos gerais, no território de Hong Kong, a embarcação pode ser definida como quaisquer embarcações, barcos ou veículos navegáveis com propulsão mecânica e com capacidade para navegar por águas. Nos termos do Capítulo 415.º da Legislação de Hong Kong intitulado Regulamento (de Registo) de Embarcações Mercantes [Merchant Shipping (Registration) Ordinance], [salvo disposições em contrário no artigo 3.º do Capítulo 1.º do *Regulamento de Interpretação e Cláusulas Gerais* (Interpretation and General Clauses Ordinance) da Legislação de Hong Kong], entende-se por embarcação (ship) quaisquer barcos com capacidade para navegar por águas e não propulsionados por remos, incluindo todos os navios, barcos ou veículos de navegação exclusivamente ou não usados em navegação por águas, abrangendo também os veículos de navegação cujo peso não seja exclusivamente suportado pela força hidrostática e usados em navegação por águas, excluindo os juncos chineses ou juncos ocidentais com aparência chinesa, com ou sem motor. A definição de embarcação em Hong Kong é feita essencialmente pela sua finalidade e navegabilidade e tem um conteúdo e extensão relativamente vastos.

4) Em Macau

“O registo comercial tem essencialmente por fim dar publicidade à situação jurídica das embarcações com vista à segurança do respectivo comércio jurídico”.⁹ A definição de embarcação em Macau pode ser encontrada no Decreto-Lei n.º 109/99/M que aprova o Regime Jurídico do Comércio Marítimo. De harmonia com o artigo 1.º do mesmo Decreto-Lei, entende-se por navio um veículo que se desloca sobre almofadas de ar e afecto ao transporte por águas marítimas ou interiores. O registo das embarcações e as actividades marítimas são regulados pelo Decreto-Lei n.º 90/99/M, de 29 de Novembro e pelo Regulamento das Actividades Marítimas por este aprovado. Estipula este último no seu artigo 12.º, n.º 1, alínea a): “As embarcações, para poderem exercer a actividade que

⁹ N.º 3 do artigo 12.º do Regulamento das Actividades Marítimas, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 90/99/M.

determina a sua classificação, são obrigatoriamente sujeitas a inscrição no registo marítimo da Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água, nos termos do disposto no presente regulamento”. Nesta linha, todas as embarcações, para poderem navegar e exercer as suas actividades, devem ser inscritas no registo marítimo. Nos termos do Decreto-Lei n.º 64/88/M, que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau, entende-se por “navio” (船舶) os flutuadores de qualquer tipo, incluindo os hidroplanadores, os aerodeslizadores, os submersíveis, as embarcações e as plataformas fixas ou flutuantes que operam no ambiente marítimo. O Decreto-Lei n.º 58/96/M, de 30 de Setembro, dá no seu artigo 1.º, n.º 2, a definição de “embarcação (船舶)” (em termos de classificação das embarcações). Nos termos deste Decreto-Lei de 1996, embarcação é todo o engenho ou aparelho de qualquer natureza, excepto um hidroavião amarrado, utilizado ou susceptível de ser utilizado como meio de transporte sobre a água. Em conformidade com a alínea 1) do n.º 1 do artigo 2.º da “Lei do registo comercial de embarcações”, entende-se por “embarcação (船舶)” o veículo, a estrutura ou aparelho flutuante afecto à navegação por água, seja ou não dotado de meios de propulsão próprios, que se encontre no comércio jurídico. Esta definição é complementada pela regra presuntiva consagrada no artigo 2.º, n.º 2, com a seguinte redação: “Consideram-se incluídos no conceito de embarcação os veículos ou engenhos flutuantes, seja qual for a sua designação em outras normas legais, nomeadamente as de navio, hidroplanador, aerodeslizador, submersível ou plataforma marítima”. Em virtude de serem diferentes os objectivos subjacentes às respectivas normas jurídicas, surgem “problemas de compatibilidade decorrentes da diversidade terminológica e conceitual”.¹⁰ Neste sentido, “em princípio, todas as embarcações podem efectuar o seu registo comercial”, salvo disposição legal em contrário. Em Macau, a tipologia das embarcações é feita em função da sua finalidade e navegabilidade, destacando-se que se refere a veículo ou aparelho de qualquer natureza, com atributo funcional de flutuação e afecto ao transporte marítimo ou em vias de águas do interior, independentemente da sua finalidade comercial ou civil. Mediante comparação, é possível verificar que a

¹⁰ “Parecer sobre a proposta de Lei do Registo Comercial de Embarcações” da Assembleia Legislativa de Macau, consultar: <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>

definição de embarcação em Macau tem um conteúdo e extensão mais vastos de entre as definições nos quatro territórios dos dois lados do Estreito.

2. Objecto do registo das embarcações

O objecto do registo das embarcações nos quatro territórios dos dois lados do Estreito é definido de acordo com o tipo, finalidade, arqueação e idade dos navios.

1) No Interior da China

O objecto do registo das embarcações no Interior da China regula-se pela Lei Comercial Marítima (de 1992) e pelo Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014). Em virtude de este último ser materialmente uma lei adjectiva que regulamenta o registo das embarcações, o registo do direito real da embarcação é feito essencialmente de acordo com a Lei Comercial Marítima (de 1992).

A Lei Comercial Marítima (de 1992) do Interior da China dispõe, no seu artigo 3.º: Entende-se por embarcação os navios de mar e demais aparelhos marítimos móveis, excepto os navios militares e os oficiais e as embarcações de pequena dimensão com arqueação bruta inferior a 20 toneladas. As embarcações mencionadas no número anterior incluem os seus apetrechos. Além disso, nos termos do artigo 2.º, alínea 4), do Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014), estão também sujeitas a registo as demais embarcações, as quais devem ser registadas de acordo com o parecer do órgão de fiscalização portuária da República Popular da China. O Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014) estipula no seu artigo 2.º: “O registo de embarcações militares, de embarcações de pesca, de barcos de recreio e de embarcações de pequena dimensão com comprimento inferior a 5 metros é feito nos termos dos diplomas competentes”. O mesmo Regulamento dispõe, no artigo 56.º do Capítulo X (Disposições Finais), o seguinte: “Para efeitos do presente regulamento, entende-se por: 1) Embarcação, as embarcações motorizadas ou não motorizadas e os demais dispositivos flutuantes móveis, excepto os salva-vidas existentes a bordo

e os barcos de comprimento inferior a 5 metros”; 2) ‘Embarcação de pesca’, as embarcações afectas à produção pesqueira e as que ao serviço da produção pesqueira pertencem ao sistema de produção aquática; 3) ‘Embarcação oficial’, as embarcações ao serviço das finalidades de gestão administrativa do Governo.”

Relativamente ao limite de idade dos navios usados, para efeitos de registo existem limites máximos de idade das embarcações a registar. Na «Decisão do Ministro dos Transportes que altera as “Regras de Gestão das Embarcações Velhas de Transporte» (N.º 16 de 2017), publicada pelo Ministério dos Transportes, estão reguladas as idades das embarcações (a importar) registadas no estrangeiro, em cinco categorias (Tabela 1), documento que condiciona a inscrição de navios de mar velhos no registo do Interior da China.

Tabela 1: Padrões de idade para navios de mar

Categoria	Aquisição ou aluguer de embarcações registadas no estrangeiro sem tripulação	Inspecção especial periódica	Inutilização obrigatória
I	Inferior a 10 anos	Superior a 18 anos	Superior a 25 anos
II	Inferior a 10 anos	Superior a 24 anos	Superior a 30 anos
III	Inferior a 12 anos	Superior a 26 anos	Superior a 31 anos
IV	Inferior a 18 anos	Superior a 28 anos	Superior a 33 anos
V	Inferior a 20 anos	Superior a 29 anos	Superior a 34 anos

Fonte: Anexo I às *Regras de Gestão das Embarcações de Transporte Velhas*

Relativamente às regras de vistoria e classificação das embarcações a registar: o artigo 13.º do Regulamento de Vistoria Naval e Instalações Marítimas (de 2019) esclarece que deve ser requerida, para efeitos de classificação, junto da Sociedade de Classificação da China, a vistoria das embarcações de nacionalidade chinesa afectas ao transporte internacional; relativamente às embarcações que efectuem a inscrição no registo internacional nas zonas de comércio livre, podem requerer a sua vistoria para efeitos de classificação junto da Sociedade de Classificação da China ou das sociedades estrangeiras de vistoria devidamente

autorizadas pela Direcção dos Serviços de Marinha e que preencham os requisitos necessários.¹¹

2) Em Taiwan

Quanto ao alcance do registo das embarcações em Taiwan, a Lei do Registo de Embarcações (de 1975) estabelece no seu artigo 1.º: Para efeitos da presente lei, embarcação é a constante da Lei de Embarcações (de 2018). Esta estabelece, no seu artigo 3.º: Entende-se por embarcação os veículos que se deslocam sobre ou por águas e afectos ao transporte de pessoas ou carga, com as seguintes categorias: embarcações de passageiros,¹² embarcações de carga,¹³ embarcações especiais,¹⁴ embarcações de recreio,¹⁵ embarcações de recreio para uso próprio,¹⁶ embarcações de recreio não destinadas ao uso próprio,¹⁷ embarcações de pequena dimensão¹⁸ e embarcações de pequena dimensão para transporte de passageiros.¹⁹ O artigo 4.º da mesma lei exclui do âmbito das embarcações sujeitas a registo, por enumeração, os seguintes veículos: 1) Navios das instituições militares; 2) Barcos dragão, canoas e barcos à vela sem meios de propulsão; 3) Embarcações pequenas para missões oficiais costeiras das instituições de bombeiros ou contra sinistros; 4) Embarcações pequenas não afectas à pesca com meios de propulsão de

¹¹ Decisão do Conselho do Estado sobre a Adaptação Provisória dos Regulamentos Administrativos, dos Actos do Conselho do Estado e das Disposições dos Regulamentos Sectoriais aprovados pelo Conselho do Estado nas Zonas Piloto de Comércio Livre [N.º 57 da Série Guofa (2017)].

¹² Refere-se a embarcações que não sejam de pequena dimensão e com lotação superior a 12 pessoas, afectas essencialmente ao transporte de pessoas.

¹³ Refere-se a embarcações afectas ao transporte de carga que não sejam destinadas ao transporte de pessoas e não sejam de pequena dimensão.

¹⁴ Refere-se a embarcações afectas em missões específicas.

¹⁵ Embarcações afectas exclusivamente a diversão e não ao transporte de pessoas, de carga ou de pesca, propulsionadas essencial ou complementarmente por motor.

¹⁶ Refere-se a embarcações afectas a diversão, exclusivamente para uso próprio do seu proprietário ou para ceder a outrem a título gratuito.

¹⁷ Refere-se a embarcações de recreio fretadas ou disponibilizadas a determinadas pessoas a título oneroso, para fins de diversão.

¹⁸ Refere-se a embarcações sem propulsão motorizada e de arqueação inferior a 50 toneladas ou às embarcações com propulsão motorizada e de arqueação inferior a 20 toneladas.

¹⁹ Refere-se a embarcações de pequena dimensão afectas principalmente ao transporte de pessoas.

potência inferior a 12 Kw; 5) Barcos pequenos ou flutuantes dos indígenas devidamente reconhecidos pelos órgãos competentes para os assuntos dos indígenas, para uso próprio em assuntos culturais tradicionais e rituais sem fins lucrativos, bem como para deslocação em águas marítimas. De entre estas, a alínea 1) exclui os navios das instituições militares; assim, as embarcações a que a Lei Comercial Marítima se refere são as embarcações comerciais, ou seja, as embarcações usadas para fins lucrativos. As embarcações referidas nas alíneas 2) e 5) são as comerciais civis que não se consideram embarcações para efeitos da Lei Comercial Marítima. Relativamente às embarcações de pesca, aos barcos-piloto civis, às embarcações de recreio marítimas e às embarcações para a prospecção de minas que sejam consideradas embarcações comerciais, todas são objecto de registo. Nos termos do artigo 5.º da Lei de Embarcações (de 2018), as embarcações de dimensão pequena não são objecto de registo.

Em Taiwan, foram também estabelecidos, para quem pretender adquirir embarcações usadas, limites para a sua inscrição no registo. Assim, nos termos do artigo 12.º da Lei da Indústria do Transporte Aquático (de 2014) e do artigo 9.º do Regulamento de Gestão das Indústrias de Transporte e Aluguer de Embarcações, a idade das embarcações usadas deve obedecer ao estipulado no Mapa sobre o Limite Máximo de Idade dos Navios para a Importação de Navios Construídos (de 2019),²⁰ a qual varia entre 10 e 25 anos.

Relativamente às associações de classificação de navios, a Lei de Embarcações (de 2018) dispõe, no seu artigo 31.º, o seguinte: “As embarcações providas de um certificado emitido de harmonia com as convenções internacionais e classificadas após vistoria feita por institutos de vistoria encarregados pelo órgão competente, são consideradas aptas na vistoria prevista no presente Capítulo com dispensa do certificado de vistoria naval”. De entre os quatro territórios dos dois lados do Estreito, o que está em destaque em Taiwan é

²⁰ “Mapa do Limite Máximo de Idade dos Navios para a Importação de Navios Construídos” a que se refere a Lei de Embarcação, Capitania dos Portos e Navegação do Ministério dos Transportes, consultar: <https://www.motcmpb.gov.tw/Information/Detail/4f6b83b4-11e9-4673-8cd2-00d58caa7682?SiteId=1&NodeId=54>

o seu sistema de classificação dupla (Dual Class) na vistoria e classificação das embarcações sujeitas a registo, no sentido de incluir obrigatoriamente o “Centro de Vistoria da China (CR Classification Society)” que não é membro da Associação Internacional das Sociedades de Classificação (IACS). As embarcações de mar estão ainda sujeitas à vistoria e classificação por membros da IACS, o que implica a duplicação de despesas com a vistoria e classificação.

3) Em Hong Kong

Em Hong Kong, não existe na Legislação um alcance bem definido do registo das embarcações. Assim, todas as embarcações, incluindo as do Governo,²¹ estão sujeitas a registo, desde que se enquadrem na definição legal de “embarcação” - quaisquer barcos com capacidade de navegar por água e não propulsionados por remos. Por outro lado, nos termos do artigo 3.º (1) do Regulamento das Embarcações Mercantes (Capítulo 281.º da Legislação de Hong Kong), todas as embarcações que partem de Hong Kong para fazer negócios ou usadas para fins comerciais nas águas de Hong Kong são obrigatoriamente providas de um certidão de registo ou de uma certidão de registo provisório emitida ao abrigo do Regulamento (de Registo) de Embarcações Mercantes (Capítulo 415.º), desde que não estejam cobertas pelo aviso oficial que define o âmbito de dispensa do registo. Este âmbito negativo do registo é o definido no Aviso n.º 4 653, publicado no Boletim Oficial, de 16 de Setembro de 2005, por força do qual, as embarcações que não se enquadram nas seguintes categorias estão sujeitas a registo em Hong Kong: i) pontões sem meios próprios de propulsão afectos ao transporte de produtos petrolíferos ou mercadorias perigosas de quaisquer substâncias contempladas nos Anexos I, II e III à Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios; ii) pontões destinados a habitação; iii) embarcações de pesca; iv) embarcações destinadas a processamento de seres vivos marítimos, incluindo navios-fábricas na pesca da baleia, navios para o processamento de pescado e embarcações para a criação de seres vivos aquáticos; v) embarcações especiais para a investigação, expedições

²¹ Regulamento (de Registo) de Embarcações Mercantes, (Capítulo 415.º), artigo 74.º (1).

ou pesquisa; vi) embarcações não convencionais que prestam serviços nas águas de um país (além das de Hong Kong e do Interior da China) e que não se deslocam no mar; vii) embarcações movidas a energia nuclear; viii) unidades móveis de perfuração costeira.

Em Hong Kong, não foram definidas quaisquer restrições, em termos de idade das embarcações, para efeitos de inscrição no registo. Aos Serviços de Marinha de Hong Kong (Marine Department) cabem as acções de vistoria das embarcações legalmente previstas. Nos nove membros²² da Associação Internacional das Sociedades de Classificação, que satisfazem os exigentes requisitos de Hong Kong, foram delegados pelos Serviços de Marinha de Hong Kong, poderes para vistoria e emissão de certificados, após exame e apreciação, por eles efectuados.

4) Em Macau

Em Macau, em virtude da inexistência de um conceito de embarcação preciso e inequivocamente definido, dá ía diversidade de terminologia e da noção de embarcação;²³ em princípio, todas as embarcações podem inscrever-se no registo comercial, desde que disponham das características legalmente previstas que se enquadram em “veículo, estrutura ou aparelho flutuante afecto à navegação por água, seja ou não dotado de meios de propulsão próprios, que se encontre no comércio jurídico”.²⁴ Relativamente à definição de embarcações de comércio, o Decreto-Lei n.º 58/96/M, que procede à classificação das embarcações e revogações, estabelece no seu artigo 5.º, n.º 1, o seguinte: “Embarcações de comércio são as embarcações destinadas ao transporte de pessoas e carga, mesmo

²² A saber: Sociedade de Classificação Americana (ABS), Sociedade Francesa de Classificação (BV), Sociedade de Classificação da China (CCS), Sociedade de Classificação Norueguesa (DNV GL), Sociedade de Classificação Russa (RS), Sociedade de Classificação Coreana (KR), Sociedade de Classificação Lloyd (LR) do Reino Unido, Nippon Kaiji Kyokai (NK) e Sociedade de Classificação Italiana (RINA).

²³ “Parecer sobre a proposta de Lei do Registo Comercial de Embarcações”, Assembleia Legislativa de Macau, consultar: <http://news.cri.cn/20180816/821e2a19-9289-a404-bb9e-6d9b7b7b6f64.html>

²⁴ Lei do Registo Comercial de Embarcações, artigo 2.º, número 1, alínea 1).

quando desprovidas de meios de propulsão”. De harmonia com o n.º 2 do artigo 5.º, consideram-se embarcações desprovidas de meios de propulsão as embarcações que só podem navegar por meio de rebocadores. Pode também inscrever-se no registo comercial de embarcações o material flutuante cuja definição se encontra estabelecida na Portaria n.º 98/99/M, de 5 de Abril, que regulamenta a matrícula, inscrição no rol de tripulação e recrutamento para embarque de marítimos nas embarcações de tráfego local da marinha de comércio e pesca.²⁵ No entanto, não estão sujeitas a registo comercial de embarcação os veículos descritos na ressalva prevista no n.º 1 do artigo 17.º do Regulamento das Actividades Marítimas,²⁶ no n.º 2 do artigo 3.º da Lei do registo comercial de embarcações [1) embarcações que se encontrem afectas a fins públicos e sejam utilizadas pelos serviços públicos, para prossecução das suas atribuições próprias; 2) embarcações que se encontrem legalmente dispensadas de inscrição no registo marítimo], no diploma que procede à classificação das embarcações e revogações (hidroavião amarrado),²⁷ bem como no n.º 3 do artigo 1.º do diploma que aprova o Regime Jurídico do Comércio Marítimo (veículos afectos principalmente ao transporte por rios, canais ou lagos).

Para efeitos do registo das embarcações, o regime de registo das embarcações de Macau não estabelece quaisquer condições relacionadas com a idade dos navios, exigindo apenas que as mesmas satisfaçam os requisitos de natureza técnica e as condições de segurança necessárias à sua navegabilidade e à protecção do ambiente marinho, todos previstos no Decreto-Lei n.º 90/99/M.

²⁵ Nos termos do diploma que regulamenta a matrícula, inscrição no rol de tripulação e recrutamento para embarque de marítimos nas embarcações de tráfego local da marinha de comércio e pesca, consideram-se material flutuante as embarcações auxiliares locais, nomeadamente lanchas, dragas, guindastes, gruas, batelões, chatas e pontões, quer disponham ou não de meios próprios de propulsão, destinados a obras marítimas portuárias.

²⁶ São dispensadas de inscrição no registo marítimo: as embarcações miúdas existentes a bordo, mesmo que sejam salva-vidas; as pequenas embarcações auxiliares de pesca; as pequenas embarcações de praia sem motor nem vela para serem utilizadas até 300 m da costa.

²⁷ N.º 2 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 58/96/M que procede à classificação das embarcações e revogações.

Relativamente à vistoria e classificação das embarcações, são subdelegados, por força da Ordem Executiva n.º 95/2019, todos os poderes na directora dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água, como outorgante, na assinatura do “Acordo relativo à delegação de poderes da Região Administrativa Especial de Macau (RAEM) na Sociedade de Classificação da China para prestar o serviço de vistoria legal das embarcações registadas em Macau”. Assim, pode antever-se que a Sociedade de Classificação da China é o órgão encarregado da vistoria das embarcações registadas em Macau. Como em Macau não há limite de idade dos navios, todas as embarcações (salvo as excepções legalmente fixadas) são susceptíveis de inscrição no registo comercial, o que alarga em grande medida a cobertura do regime do registo comercial das embarcações de Macau.

3. Proprietários das embarcações

No que diz respeito aos requisitos para o registo de embarcações dos proprietários, aplica-se o sistema de registo fechado das embarcações do Interior da China e de Taiwan; em ambos os territórios os requisitos são exigentes nos aspectos da nacionalidade do proprietário e da proporção da participação de origem nacional e estrangeira. Em Macau, as regras são mais flexíveis em relação aos proprietários para a inscrição de embarcações no registo.

1) No Interior da China

No Interior da China, aplica-se predominantemente o sistema de registo fechado ²⁸ e complementarmente o sistema de registo internacional de embarcações nas zonas de comércio livre. As normas que regulam os requisitos do proprietário da embarcação, para efeitos do registo da nacionalidade da embarcação, estão dispersos pelo *Regulamento do Registo de Embarcações*, publicado pelo Conselho do Estado e pelo *Esclarecimento sobre algumas*

²⁸ “A Metodologia Gestora de Arvoragem da Bandeira Nacional em Embarcações” (de 1991) dispõe no seu artigo 4.º: “As embarcações só podem arvorar a bandeira nacional chinesa como a do Estado de bandeira, depois de ter adquirido a nacionalidade da República Popular da China na sequência de efectuado o seu registo de embarcação nos termos do diploma que regula o registo de embarcações da República Popular da China”.

questões na aplicação do Regulamento do Registo de Embarcações (de 2004), publicado pela Direcção dos Serviços de Marinha e Metodologia para o Registo de Navios (de 2016) do Ministério dos Transportes. O hastear da bandeira nacional mesmo com a bandeira do Estado no pau de bandeira existente na popa,²⁹ faz-se nas seguintes embarcações:

1.^a Quando o seu proprietário for pessoa singular, cidadão chinês, com estabelecimento principal ou domicílio no território do País³⁰ ou quando o seu proprietário ou locatário sem tripulação for cidadão chinês com domicílio ou estabelecimento principal no território da República Popular da China.³¹

2.^a Se o proprietário não for pessoa singular, por força do artigo 3.º, alínea 2) da *Metodologia para o Registo de Navios*: A pessoa colectiva empresarial que seja proprietária ou locatária sem tripulação, tem que ser constituída nos termos da lei da República Popular da China e com estabelecimento principal no território da República Popular da China - no entanto, quando no capital registado da respectiva pessoa colectiva houver participação estrangeira, a participação da parte chinesa não pode ser inferior a 50%; nos termos da alínea 3) do mesmo preceito: Quando a embarcação for uma barraca ou uma doca flutuante não afecta ao transporte nas vias aquáticas mas usada exclusivamente no processo de produção da própria empresa da pessoa colectiva empresarial chinesa com participação estrangeira superior a 50%; por força da alínea 4) do mesmo

²⁹ “A Metodologia Gestora do Hastear da Bandeira Nacional em Embarcações” (de 1991) dispõe, no seu artigo 6.º: “As embarcações estrangeiras que entrem nas águas interiores, portos e ancoradouros da República Popular da China devem arvorar diariamente a bandeira nacional chinesa”, dispondo o artigo 10.º: “As embarcações de nacionalidade chinesa devem arvorar a bandeira nacional chinesa no pau de bandeira existente à popa. Se não o dispuser, a bandeira nacional chinesa deve ser arvorada no topo do pau de sinalização da cabine de operações ou na verga direita. Para as embarcações estrangeiras, a bandeira nacional chinesa deve ser arvorada no estai ou no topo do pau de sinalização da cabine de operações ou na verga direita”.

³⁰ A alínea 1) do artigo 2.º do Regulamento do Registo de Navios (na redacção dada em 2014) refere-se às embarcações do cidadão chinês com domicílio ou estabelecimento principal no território da República Popular da China.

³¹ Por força do artigo 3.º da “Metodologia para o Registo de Navios” (2016): “A presente Metodologia é aplicável: 1) Aos navios pertencentes ou locados sem tripulação pelo cidadão chinês com domicílio ou estabelecimento principal no território da República Popular da China.”

normativo: Quando forem embarcações em missão oficial do Governo da República Popular da China ou embarcações pertencentes ou alugadas sem tripulação por pessoas colectivas administrativas, associações ou demais órgãos; nos termos da alínea 5) da mesma norma: Quando forem embarcações pertencentes ou alugadas sem tripulação por pessoas colectivas empresariais matriculadas nas zonas piloto de comércio livre. Quanto à participação do capital pela parte chinesa, o “Esclarecimento sobre algumas questões na aplicação do Regulamento do Registo de Embarcações” (de 2004) clarifica, no seu artigo 1.º, n.º 1, que não estão incluídas na “participação da parte chinesa” os capitais oriundos de Hong Kong, Macau e Taiwan. Neste sentido, estes últimos são classificados como participação de comerciantes estrangeiros.

Devido ao rigor do sistema de registo de embarcações implementado no Interior da China, não poucos navios nacionais mudam a sua nacionalidade (flag out). Com vista a atrair o capital de origem chinesa e a facilitar a readopção da bandeira nacional, foi implementado um projecto experimental de registo de embarcações, por iniciativa do Governo, na Zona Portuária do Entreposto de Dongjiang, de Tianjin, na Zona de Comércio Livre de Shanghai e no Porto de Comércio Livre de Hainan, para serem criados centros internacionais de registo e matrícula de embarcações e aplicado o sistema de registo internacional das embarcações, concedendo-se “tratamento nacional” às empresas de capitais estrangeiros.³²

2) Em Taiwan

Aplica-se também em Taiwan o sistema de registo fechado. A Lei de Embarcações (de 2018) de Taiwan condiciona, no seu artigo 2.º, o proprietário da

³² No âmbito do registo de navios nas zonas de comércio livre, o limite da proporção do capital estrangeiro da pessoa colectiva dos navios objectos de registo foi aumentado, podendo o mesmo ser superior a 50%; são isentos os direitos aduaneiros e o imposto sobre o valor acrescentado em importação, salvo outras isenções fiscais para projectos específicos; foram objecto de revisão o processo de requerimento de licenciamento após a prestação de provas e a flexibilização das matérias de tripulação e da idade dos navios, no sentido de conceder tolerâncias de dois anos de idade e de prever mais um tipo de registo de navios que é a locação financeira.

embarcação sujeita a registo aos que tenham residência em Taiwan, daí que as embarcações pertencentes a pessoas singulares e colectivas que não tenham residência em Taiwan não possam inscrever-se no registo de propriedade das embarcações.

Além disso, a Lei de Embarcações (de 2018) dispõe, no seu artigo 5.º: “Para efeitos da presente lei, consideram-se embarcações de origem de Taiwan aquelas cuja inscrição no registo for autorizada pelo órgão de administração de navegação, nos termos da lei de Taiwan. Pode requerer a inscrição no registo como embarcação de origem de Taiwan a embarcação que preencher um dos seguintes requisitos: 1. Ser propriedade do Governo do Território de Taiwan. 2. Ser propriedade do residente do Território de Taiwan. 3. Ser propriedade das seguintes sociedades com sede em Taiwan: 1) Sociedade de responsabilidade ilimitada, cujos sócios sejam todos residentes do Território de Taiwan; 2) Sociedade de responsabilidade limitada em que pelo menos metade da participação provenha de residentes do Território de Taiwan; 3) Sociedade em comandita cujos sócios, com responsabilidade ilimitada, sejam todos residentes do Território de Taiwan; 4) Sociedade anónima em que o presidente do conselho de administração e pelo menos metade dos membros do conselho de administração sejam residentes do Território de Taiwan.” Como a Lei de Embarcações (de 2018) condiciona, no seu artigo 2.º, os proprietários das embarcações sujeita a registo aos que tenham residência em Taiwan, daí que os indivíduos, as pessoas colectivas ou as empresas do Interior da China, dos territórios de Hong Kong e Macau e do estrangeiro não sejam susceptíveis de efectuar o registo das suas embarcações de propriedade nos termos da Lei do Registo de Embarcações.

3) Em Hong Kong

O sistema de registo/matricula em vigor em Hong Kong é o sistema do segundo registo das embarcações, que é um sistema de registo não aberto, daí que a admissão de proprietários estrangeiros seja condicionada, sendo apenas aceites em Hong Kong os pedidos de registo/matricula apresentados por indivíduos

qualificados que preencham os requisitos previstos no artigo 11.º (1) do Regulamento (de Registo) de Embarcações Mercantes. Podem efectuar registo em Hong Kong, as embarcações: cuja participação maioritária da embarcação seja de uma ou mais “pessoas qualificadas”, ou que sejam operadas por uma empresa que seja uma “pessoa qualificada” em regime de aluguer sem tripulação. A “Pessoa qualificada” tem que ser: o indivíduo portador do bilhete de identificação de Hong Kong válido e com residência habitual em Hong Kong; a empresa constituída em Hong Kong ou a Sociedade registada como sociedade fora de Hong Kong, nos termos da Parte XI do Regulamento das Sociedades Comerciais (the Companies Ordinance) de Hong Kong. Confrontando com os sistemas do Interior da China e de Taiwan, o sistema de Hong Kong é condicionalmente aberto e é relativamente flexível em termos do vínculo real do proprietário da embarcação com Hong Kong.

4) Em Macau

Em ralação ao registo comercial de embarcações em Macau, é adoptado o sistema aberto de registo das embarcações, ou seja, é incondicionalmente aberto em termos do seu proprietário, não sendo necessária uma sede da sociedade instalada em Macau. É o que consta dos artigos 7.º³³ e 8.º³⁴ do Decreto-Lei n.º 64/88/M, que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau. Nos termos do artigo 27.º, n.º 1, da Lei do registo comercial de embarcações, têm legitimidade para pedir qualquer acto de registo os sujeitos da respectiva relação jurídica e, em geral, quem nele tenha interesse ou esteja vinculado à sua promoção.

³³ O diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau dispõe no seu artigo 7.º o seguinte: Não carecem de qualquer autorização administrativa: a) A constituição e o registo de sociedade ou comerciante em nome individual cujo objecto social comporte o exercício da indústria de transportes marítimos, sejam quais forem a nacionalidade dos seus sócios e a origem do seu capital social; b) O acesso e o exercício da indústria de transportes marítimos por parte de sociedades ou comerciantes em nome individual sejam quais forem a sua nacionalidade e o local da sua constituição.

³⁴ O diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau dispõe no seu artigo 8.º o seguinte: As entidades referidas na alínea a) do artigo 7.º regem-se pelas disposições legais aplicáveis em tudo quanto não contrarie o disposto no presente decreto-lei.

4. Regras sobre emolumentos e impostos e sobre o registo das embarcações

Todos os quatro territórios dos dois lados do Estreito cobram taxas de registo das embarcações e impostos sobre as embarcações registadas. Porém, as respectivas matérias e cobertura são bem distintas. Em relação ao registo/matrícula das embarcações, todos os referidos territórios cobram, de um modo geral, taxas de registo e imposto sobre a tonelagem, calculado em função da sua tonelagem de arqueação. Relativamente às taxas de registo das embarcações, todos os territórios mencionados cobram taxas de registo das embarcações, porém os modos de liquidação e as isenções a conceder em matéria de taxas de registos divergem. No que diz respeito aos impostos sobre as empresas de transportes marítimos e de embarcações, o modo de cobrança e os encargos fiscais são também diferentes nos quatro territórios.

1) No Interior da China

No Interior da China, os emolumentos de registo das embarcações são calculados em função da sua tonelagem de arqueação. De harmonia com o artigo 57.º do Regulamento do Registo de Embarcações (de 2014), os órgãos de registo das embarcações cobram os emolumentos de registo das embarcações de acordo com as normas competentes, excepto das embarcações em missão oficial.³⁵ No entanto, nos termos do *Aviso sobre o saneamento das políticas que regulam as tarifas administrativas*, sob o n.º 20 da série Caishui (2017), publicado conjuntamente pelo Ministério das Finanças e pela Comissão de Desenvolvimento e Reforma em 15 de Abril de 2017, os emolumentos do registo das embarcações foram revogados pelos serviços de trânsito e transportes, com efeitos a partir de 1 de Abril de 2017,³⁶ muito embora, o Interior da China seja o

³⁵ Os padrões e a gestão das taxas do registo de navios são fixados conjuntamente pelo departamento de finanças, pelo departamento competente para a administração de preços e pelo departamento de administração dos assuntos de trânsito, todos subordinados ao Conselho do Estado.

³⁶ Desde 20 de Maio de 1992 que a taxa de registo de navios é cobrada de acordo com o “Aviso de divulgação do projecto específico e critérios de aplicação de taxas de fiscalização de segurança náutica do Ministério dos Transportes” [N.º 191 da Série Jiafei (1992)] da Direcção Nacional dos Preços do

único de entre os quatro territórios dos dois lados do Estreito que cobra direitos aduaneiros sobre as embarcações importadas. De acordo com o Regulamento do Direito Aduaneiro de Importação e Exportação (de 2017), a importação de embarcações do exterior está sujeita a um direito aduaneiro correspondente a 9% do seu valor aduaneiro e a um imposto sobre o valor acrescentado (correspondente a 17% da soma do valor aduaneiro da embarcação e do montante do direito aduaneiro devido, ou seja, correspondente a 18,53% do seu valor aduaneiro). Assim, o valor total destes dois itens representa 27,53% do respectivo valor aduaneiro. Os tipos de impostos a que estão sujeitas as empresas nacionais que exploram a indústria de transportes marítimos internacionais são dois: primeiro, imposto sobre os rendimentos empresariais; segundo, imposto de selo. No que diz respeito ao imposto sobre os rendimentos empresariais, as empresas que exploram os transportes marítimos estão sujeitas a um imposto de rendimento de 25% e a um imposto de selo de cinco décimos de milésimo das receitas provenientes do exercício das actividades de transportes, o que significa que sobre as empresas nacionais de transportes marítimos recai um encargo fiscal relativamente pesado. Para as empresas de não residentes de países ou territórios que não celebram acordos com o Governo Chinês relativos à isenção bilateral de impostos sobre os transportes e que exercem actividades de transportes internacionais através de embarcações no Interior da China, o valor dos rendimentos tributáveis é fixado em 5% das receitas totais provenientes do transporte de passageiros ou de mercadorias que partem da China, aplicando-se uma taxa de 11% para efeitos do imposto sobre o valor acrescentado e 1,65% para efeitos do imposto sobre os rendimentos empresariais. O encargo fiscal subiu 8%, em relação ao período anterior a 1 de Agosto de 2013, altura em que a taxa do imposto sobre o valor acrescentado era de 3%.

Ministério das Finanças. De harmonia com o “Aviso de revogação, suspensão e isenção de algumas taxas administrativas do Ministério das Finanças” [N.º 101 da Série Jiafei (2014)], é isenta a taxa de registo, com efeitos a partir de 1 de Janeiro de 2015, dos navios para navegação na água doce de tonelagem de arqueação global até 100 toneladas e dos navios que operam exclusivamente nas vias navegáveis do interior e dos navios de mar de tonelagem de arqueação global até 500 toneladas.

Quanto aos impostos sobre as embarcações, aplica-se o imposto sobre a tonelagem no Interior da China, cuja cobrança é bastante distinta dos restantes territórios dos dois lados do Estreito. A cobrança do imposto sobre a tonelagem no Interior da China faz-se nos termos da Lei do Imposto sobre a Tonelagem das Embarcações (de 2017). Este imposto tem por incidência as embarcações que partem de portos do exterior e entram nos portos do País,³⁷ enquanto as categorias do imposto e as taxas são aplicadas de harmonia com a “Tabela de Categorias e Taxas do Imposto sobre a Tonelagem” (ver a Tabela 2) anexa à mesma lei, sendo as taxas aplicadas em função da sua duração. Além disso, sobre as embarcações que exercem actividades de navegação internacional incide o imposto sobre automóveis e embarcações; a sua tributação é da responsabilidade dos Serviços Alfandegários e o montante do imposto é calculado em função da tonelagem de arqueação líquida das embarcações que exercem actividades de transportes internacionais que se deslocam aos e dos portos do País. (ver a Tabela 3)

2) Em Taiwan

O modo de definição da taxa de registo das embarcações de Taiwan é muito diferente do dos restantes territórios dos dois lados do Estreito. Esta taxa corresponde a dois milésimos do valor da embarcação³⁸ não sendo devidas prestações anuais. A importação de embarcações do exterior não está sujeita a direitos aduaneiros e ao imposto sobre o valor acrescentado. Porém, sobre o exercício da actividades de transportes por embarcações incide o imposto sobre

³⁷ A Lei do Imposto sobre a Tonelagem da Embarcação (na redacção dada em 2018) estabelece no seu número 1: “As embarcações que se deslocam de um porto do exterior a um porto do território da República Popular da China (doravante designadas por embarcações tributáveis) devem pagar o imposto sobre a tonelagem de embarcação (a seguir designado por imposto sobre a tonelagem) previsto na presente lei.”

³⁸ A Lei do Registo de Embarcações (de 1986) dispõe, no seu artigo 60.º: Na apresentação do pedido de registo da embarcação, deve ser paga uma taxa de registo calculada nos termos das seguintes alíneas: 1) Um milésimo do valor da embarcação, com desconto do montante pago a título de imposto sobre sucessões ou do imposto sobre doações, quando a propriedade for adquirida por sucessão hereditária ou doação; mas quando a propriedade for adquirida por empresa de interesse público ou de utilidade pública, é aplicada uma taxa de 0,2 milésimos; 2) Dois milésimos do valor da embarcação, quando a propriedade for adquirida por motivos distintos dos referidos na alínea anterior.

rendimentos das empresas com fins lucrativos previsto no artigo 2.º da Lei do Imposto sobre Rendimentos (de 2011) ou do Imposto sobre a Tonelagem (ver a Tabela 4), à escolha do proprietário da embarcação.

Tabela 2: Tabela de categorias e taxas do imposto sobre a tonelagem das embarcações

Categoria	Taxa de imposto - Renminbi/Tonelada (t)					
	Taxa normal (aplicada de acordo com a duração)			Taxa bonificada (aplicada de acordo com a duração)		
	1 ano	90 dias	30 dias	1 ano	90 dias	30 dias
Não superior a 2000 t. líquidas	12,6	4,2	2,1	9,0	3,0	1,5
Superior a 2000 t. líquidas e não superior a 10000 t. líquidas	24,6	8,0	4,0	17,4	5,8	2,9
Superior a 10000 t. líquidas e não superior a 50000 t. líquidas	27,6	9,2	4,6	19,8	6,6	3,3
Superior a 50000 t. líquidas	31,8	10,6	5,3	22,8	7,6	3,8

Fonte: Tabela de Categorias e Taxas do Imposto sobre a Tonelagem anexa à Lei do Imposto sobre a Tonelagem das Embarcações (na redacção dada em 2018)

Tabela 3: Padrões do imposto de circulação de Automóveis e Embarcações

	Categoria (tonelagem de arqueação líquida)	Unidade	Montante padrão do imposto de circulação de embarcações	Observações
Embarcação motorizada	Não superior a 200 t.	Tonelada	3 (RMB)	Rebocadores: o imposto de circulação de automóveis e embarcações é calculado em função da potência nominal do motor e 1 Kw corresponde a 0,67 t. líquidas.
	Superior a 200 toneladas e não superior a 2000 t.		4 (RMB)	
	Superior a 2 000 toneladas e não superior a 10 000 t.		5 (RMB)	
	Superior a 10 000 t.		6 (RMB)	

Fonte: Artigo 4.º do Regulamento da Lei do Imposto sobre Automóveis e Embarcações (de 2019)

Tabela 4: Taxas do Imposto de Rendimentos das empresas com fins lucrativos

Ano a que se reportam os rendimentos	Valor dos rendimentos tributáveis das empresas com fins lucrativos	Montante do imposto a pagar
A partir do ano de 2020	$Y \leq 120\,000$	$T = 0$
	$< Y \leq 200\,000$	$T = (Y - 120\,000) * 1/2$
	$200\,000 < Y$	$T = Y * 20\%$

Fonte: Artigo 5.º da Lei do Imposto sobre Rendimentos, na redacção publicada em Fevereiro de 2018.

O imposto sobre a tonelagem tem por base legal o artigo 24.º - 4.º da Lei do Imposto sobre Rendimentos, na redacção que lhe foi dada e publicada em 26 de Janeiro de 2011, o qual diz o seguinte: “A partir de 2011, as empresas com fins lucrativos com sede no território de Taiwan que exploram actividades de transporte marítimo, quando reunidos determinados requisitos e autorizados pelas autoridades ‘centrais’ competentes, podem optar pela aplicação do n.º 2, para determinarem o valor dos rendimentos da empresa com fins lucrativos em relação às suas receitas provenientes do exercício das actividades de transporte marítimo; o valor dos rendimentos decorrentes das receitas além das actividades do transporte marítimo é calculado nos termos das disposições da Lei do Imposto sobre Rendimentos (artigo 24.º - 4.º, n.º 1). O montante dos rendimentos anuais das empresas com fins lucrativos provenientes das receitas das actividades de transporte marítimo da mesma empresa pode ser calculado de modo acumulado e em termos de 365 dias por ano, de acordo com os padrões fixados³⁹ (n.º 2 do mesmo preceito). A opção pelo regime previsto pelo disposto no n.º 1, no sentido de calcular o montante dos rendimentos das empresas com fins lucrativas provenientes das receitas do exercício das actividades de transporte marítimo da

³⁹ 1) O rendimento diário de cada cem toneladas líquidas é fixado em 67 dólares (NT\$), quando a tonelagem de arqueação líquida de cada embarcação for inferior a 1.000 toneladas; 2) Na parte superior a 1.000 toneladas até 10.000 toneladas, o rendimento diário de cada cem toneladas líquidas é fixado em 49 dólares; 3) Na parte superior entre 10.000 até 25.000 toneladas, o rendimento diário de cada cem toneladas líquidas é fixado em 32 dólares; 4) Na parte superior a 25.000 toneladas, o rendimento diário de cada cem toneladas líquidas é fixado em 14 dólares.

mesma empresa, de acordo com o mesmo n.º 1, tem uma validade de dez anos, período durante o qual o regime não é susceptível de ser alterado; ao longo da sua validade, caso seja verificada a insatisfação de algum dos requisitos definidos na alínea 1) que determina a revogação da autorização concedida pelas autoridades ‘centrais’ competentes, é vedado fazer opção nos termos do número anterior nos cinco anos subsequentes contados a partir do ano em que é verificada a falta de satisfação dos requisitos.” Aos proprietários de embarcações que optem pela aplicação do regime do imposto sobre a tonelagem não se aplica o n.º 1 do artigo 39.º da Lei do Imposto sobre Rendimentos, na parte da ressalva sobre o desconto dos prejuízos, nem se aplicam as regras sobre a dedução ou isenção constantes de outras leis. Além disso, à indústria de transporte aquático não se aplica o n.º 1 do artigo 39.º da Lei sobre Rendimentos (de 2011), na parte da ressalva sobre o desconto dos prejuízos, nem se aplicam as regras sobre a dedução ou isenção constantes de outras leis.

3) Em Hong Kong

O registo de embarcação em Hong Kong está sujeito ao pagamento de taxas de registo e de tonelagem muito reduzidas. Os proprietários que efectuem o registo da sua embarcação pagam uma taxa de registo de embarcação calculada em função da sua tonelagem bruta (gross tonnage), receitas que se destinam a compensar as despesas com o funcionamento da Conservatória do Registo. Se a tonelagem bruta da embarcação for inferior a 500 toneladas, a taxa é de HKD 3.500; se for superior a 500 toneladas, a taxa é de HKD 15.000. Além da taxa de registo, cobra-se também a taxa de tonelagem em função da sua tonelagem de arqueação líquida.

Nos termos do artigo 23.º(B) do Regulamento dos Impostos (Inland Revenue Ordinance), as embarcações registadas só pagam a taxa de tonelagem e estão isentas do imposto sobre os lucros (profits tax) na parte proveniente do exercício das actividades internacionais, enquanto que as embarcações não registadas em Hong Kong estão sujeitas a um imposto sobre os rendimentos de 16,5%, além do pagamento de uma taxa anual de tonelagem (ver a Tabela 5).

Tabela 5: Taxa anual de tonelagem (calculada em função da tonelagem de arqueação líquida)

Tonelagem de arqueação líquida da embarcação	Taxa por tonelada (HKD)	Taxa anual máxima de tonelagem (HKD)
1 000 ou inferior	Não aplicável	1 500
5 000	3,50	15 500
10 000		33 000
15 000		50 000
20 000	3	65 000
24 000 e superior	3	77 500

Fonte: *Manual do usuário* da Conservatória do Registo de Embarcações de Hong Kong, consultar: https://www.mardep.gov.hk/hk/pub_services/pdf/sr_handbook_c.pdf

Com vista a incentivar o registo das embarcações em Hong Kong durante o período mais longo possível, foi posto em prática pelos Serviços de Marinha de Hong Kong um programa de dedução e isenção de taxa de tonelagem, de acordo com o qual, as embarcações inscritas no registo em Hong Kong, durante cada período de dois anos consecutivos (prazo de qualificação) em que não houver registos detidos sob o regime de controlo de qualquer outro Estado com porto, estão qualificadas para gozar uma isenção de taxa de tonelagem de seis meses no ano seguinte.

No intuito de impulsionar o desenvolvimento das actividades da locação e da gestão da locação das embarcações em Hong Kong, embora se insista sempre na política económica de não interferência, foi proposto pelo Secretário para as Finanças de Hong Kong, no Orçamento de 2020-2021, que seja reduzida a 8,25% a taxa de imposto sobre os lucros do exercício da gestão da locação das embarcações qualificadas dos gestores da locação das embarcações qualificadas dos locadores dessas embarcações (correspondente a metade da taxa sobre os lucros gerais das empresas, que é de 16,5%); se o locador da embarcação qualificada for uma empresa associada, a taxa é reduzida a 0%, proposta que teve em vista a elevação da competitividade de Hong Kong mediante esta bonificação

fiscal. Em Hong Kong, enquanto porto franco, a importação de embarcações do exterior não está sujeita ao direito aduaneiro e ao imposto sobre o valor acrescentado.

4) Em Macau

As embarcações registadas em Macau estão sujeitas ao pagamento de emolumentos do registo comercial de embarcações e a uma taxa anual calculada em função da sua tonelagem de arqueação bruta. O pedido para o registo das embarcações em Macau está sujeito ao pagamento prévio de um imposto de selo. Relativamente aos emolumentos do registo comercial de embarcações, a Ordem Executiva n.º 116/2019 (que aprova a Tabela de emolumentos do registo comercial de embarcações), publicada em conformidade com o n.º 1 do artigo 79.º da Lei n.º 12/2019 (Lei do registo comercial de embarcações)⁴⁰ fixa o emolumento devido pelo primeiro registo por inscrição de cada embarcação em 1 000,00 patacas, estabelecendo os requisitos para a isenção de emolumentos do registo comercial.⁴¹ Enquanto porto franco, tal como Hong Kong, as embarcações a registar, mesmo que sejam importadas, “ficam isentas de direitos”⁴² e do imposto sobre o valor acrescentado, estando apenas sujeitas ao pagamento de outros emolumentos aduaneiros.

Tal como em Hong Kong, é devida uma taxa anual de tonelagem. O Decreto-Lei n.º 64/88/M, que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau, dispõe no seu artigo 27.º, n.º 1, o seguinte: “Os navios registados no MSR ficam

⁴⁰ A Lei do registo comercial de embarcações estipula no seu artigo 79.º, n.º 1: Pelos actos de registo são devidos os emolumentos fixados na respectiva tabela, aprovada por ordem executiva.

⁴¹ Nos termos do artigo 2.º do diploma que aprova a Tabela de emolumentos do registo comercial de embarcações, está isento de emolumentos o primeiro registo comercial de embarcação inscrita no registo marítimo antes da data da entrada em vigor da Lei do registo comercial de embarcações, quando o registo seja requerido no prazo de 18 meses a contar da data da entrada em vigor da mesma lei.

⁴² O diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau dispõe no seu artigo 24.º: A importação e exportação de navios ficam isentas de direitos, sejam quais forem as suas origens ou destinos.

sujeitos a uma tributação anual calculada em função da sua tonelagem de arqueação bruta”. E o n.º 2 da mesma norma preceitua: “Poderão ser estabelecidas bonificações ou agravamentos com base, designadamente: na idade dos navios; no número de navios registados em nome da mesma entidade; no exercício da actividade no território de Macau pelos titulares dos navios registados no MSR, nos termos do artigo 23.º”.⁴³ Por força do artigo 2.º da Lei n.º 21/78/M, de 9 de Setembro (Regulamento do Imposto Complementar de Rendimentos), tendo como referência o acórdão tirado no Processo n.º 197/2017, do Tribunal de Segunda Instância, os lucros da indústria de navegação marítima auferidos com a exploração internacional das embarcações inscritas no registo em Macau ficam sujeitos a tributação, nos termos do imposto complementar de rendimentos.⁴⁴

III. Sugestões para o aperfeiçoamento do regime do registo comercial de embarcações de Macau

O registo das embarcações é uma tarefa importante para a gestão dos assuntos marítimos, a sua evolução benigna desempenha um papel relevante no impulsionamento do desenvolvimento da economia do transporte marítimo de Macau. Através dos estudos acima apresentados, foram analisadas as matérias e as experiências recolhidas nos regimes do registo de embarcações dos quatro territórios dos dois lados do Estreito e confrontadas as suas políticas no mesmo âmbito. Com base nas experiências e práticas dos restantes três territórios dos dois lados do Estreito, poderão servir de referência para o regime do registo das embarcações as seguintes considerações:

⁴³ A exploração do transporte marítimo no território de Macau por navios registados em Macau das sociedades ou indivíduos que exploram o transporte marítimo está apenas sujeita a pagamento de uma taxa anual.

⁴⁴ As pessoas sujeitas ao imposto complementar de rendimentos distribuem-se por um dos dois grupos: A ou B. A partir de 2014, o montante de isenção dos rendimentos anuais colectáveis no âmbito do imposto complementar de rendimentos passou a ser MOP600.000,00.

1. Alargar o âmbito das sociedades de classificação das embarcações a seleccionar

Num momento em que Macau está a promover de modo dinâmico o registo de embarcações e a sua locação financeira, no sentido de criar uma plataforma para o estabelecimento de parcerias no âmbito da cooperação marítima, é de prever que se possa atrair um grande número de embarcações de longo curso, nacionais e estrangeiras, para se inscreverem no registo de Macau. Especialmente devido às taxas fixas do registo em Macau, bastante atraentes para os proprietários de embarcações de grande dimensão, é de prever também que o número de embarcações mercantes que venham pedir a “nacionalidade” de Macau suba em certa medida. O Regulamento das Actividades Marítimas estipula no seu artigo 8.º, n.º 5⁴⁵ e artigo 81.º, n.º 2,⁴⁶ respectivamente, que à Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água e às sociedades de classificação competem a arqueação e as vistorias do registo das embarcações. Em Macau, embora se estejam a envidar esforços na promoção do registo de embarcações comerciais, as vistorias para efeitos de classificação das embarcações a inscrever no registo devem ser efectuadas pela Sociedade de Classificação da China (CCS). Considerando que o Interior da China é o país de construção naval primeiro classificado a nível mundial e a mesma Sociedade dispõe de 120 delegações distribuídas pelos diferentes cantos do mundo, a designação daquela é razoável em certa medida. No entanto, para alguns proprietários de embarcações, especialmente para os de navios de cruzeiros,⁴⁷ as alternativas são muito poucas. Além disso, alguns proprietários de embarcações podem enfrentar problemas

⁴⁵ O Regulamento das Actividades Marítimas dispõe no seu artigo 8.º, n.º 5: As sociedades de classificação autorizadas a emitir certificados de arqueação devem enviar à Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água cópia dos cálculos de arqueação relativos aos certificados emitidos.

⁴⁶ O Regulamento das Actividades Marítimas estipula no seu artigo 81.º, n.º 2: A Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água pode reconhecer o resultado de vistoria efectuada por autoridade marítima, sociedades de classificação e demais instituições de vistoria naval fora da RAEM.

⁴⁷ As normas sobre vistoria para efeitos de classificação da Sociedade de Classificação da China foram adoptadas muito recentemente. As regras para navios de cruzeiros (2017) e o Guia para Vistoria de sistemas de ar condicionado a bordo de navios de cruzeiros (2017) foram divulgados pela primeira vez em Outubro de 2016 pela mesma Sociedade.

relacionados com a mudança das sociedades de classificação, quando pretenderem efectuar a inscrição no registo de Macau, das embarcações usadas a adquirir no estrangeiro, ao que acresce o facto de se ignorar o inevitável crescimento das sociedades de classificação dos grandes países de construção naval, como a Coreia e o Japão, e das do Interior da China, podendo aqueles proprietários sofrer prejuízos decorrentes de um período sem operação relativamente longo e suportar despesas extraordinárias. Em Hong Kong, são aceites certificados de vistoria de 9 das 10 sociedades de classificação que são membros da IACS, o que é conveniente para os proprietários. No Interior da China, por sua vez, as limitações relativas às sociedades de classificação estão prontas a ser levantadas nas suas zonas de comércio livre, no sentido de ser permitida a escolha, por iniciativa do interessado e para efeitos de vistoria de classificação, da Sociedade de Classificação da China ou de outras sociedades de vistoria naval, devidamente aprovadas pela Direcção dos Serviços de Marinha.⁴⁸ Nesta linha, a Sociedade de Classificação “Bureau Veritas” (China), Lda. da França passou a ser a primeira sociedade de classificação estrangeira com autorização para exercer actividades de vistoria de classificação nas zonas de comércio livre. A diminuição das limitações para as actividades das sociedades de classificação nas zonas de comércio livre pode reduzir os custos decorrentes da mudança da sociedade de classificação e alargar o âmbito de escolha para os proprietários. Deste modo, os respectivos serviços do Governo da RAEM podem considerar ampliar o leque de sociedades de classificação competentes para efectuar a vistoria de classificação das embarcações a inscrever no registo de Macau, em função da evolução prática das actividades de registo das embarcações em Macau, no sentido de autorizar todos os membros da Associação Internacional das Sociedades de Classificação a exercerem actividades inspectivas para as embarcações a inscrever no registo de Macau, flexibilizando este pressuposto do registo e elevando a eficiência do registo das embarcações, tornado atraente o

⁴⁸ Vide “Aviso sobre a abertura dos assuntos relativos a vistoria de classificação de embarcações para efeitos do registo internacional nas Zonas de Comércio Livre” e “Metodologia para a gestão da constituição de sociedades de classificação na China por instituições de classificação naval estrangeiras”, ambos publicados pela Direcção dos Serviços de Marinha, em 5 de Junho de 2019.

próprio regime de registo das embarcações comerciais de Macau, bem como criando maiores facilidades para os proprietários.

2. Multiplicar os meios de registo das embarcações

Actualmente, o órgão responsável pelo registo de embarcações comerciais em Macau é a Conservatória dos Registos Comercial e de Bens Móveis. Não foram criadas delegações pelo Governo da RAEM em territórios fora de Macau onde possam ser feitos os pedidos de registo das embarcações, nem foram disponibilizados meios electrónicos para formular esses pedidos. Assim, os proprietários estrangeiros das embarcações só podem fazê-lo por intermediário do seu representante legal ou de advogados ou solicitadores com escritório em Macau. Analisado o processo de inscrição, o registo das embarcações em Macau pede um grande número de documentos, tais como ficha técnica e documentos relativos à aquisição da propriedade da embarcação, bem como certificado técnico da embarcação emitido pelo órgão competente de vistoria das embarcações. Como este processo é exageradamente complicado e são numerosos os documentos a apresentar para apreciação e verificação pelos respectivos serviços, o acto leva em regra pelo menos 15 dias para conclusão do processo. Confrontando com o Interior da China, onde leva 7 dias úteis, com Taiwan onde a demora não é superior a 5 dias e com Hong Kong onde leva 2 horas, o prazo para a conclusão do acto de registo em Macau é excessivamente longo.

Em termos da eficiência do acto de registo, o registo das embarcações em Hong Kong assume servir a sua clientela. Por iniciativa dos Serviços de Marinha de Hong Kong, foi posto em prática o regime “one-stop” nos serviços de registo das embarcações e nas formalidades do pedido, simplificando-se assim o processo de registo das embarcações; assim, todas as formalidades necessárias ao registo ou inutilização podem ser efectuados dentro de 2 horas no mesmo local. Além do horário normal de trabalho, os Serviços de Marinha de Hong Kong disponibilizam também serviços de 24 horas por dia e de 365 dias por ano, desde que o respectivo proprietário apresente requerimento com antecedência de 24 horas. O consultor da marinha dos mesmos Serviços destacado para a Delegação Económica e

Comercial de Hong Kong em Londres, presta serviços de registo de embarcações aos proprietários europeus, enquanto os Serviços de Marinha podem também encarregar as delegações económicas e comerciais de Hong Kong, ultramarinas ou no Interior da China, da recepção dos documentos a apresentar para efeitos de registo e de entrega das certidões de registo. No intuito de facilitar a apresentação dos pedidos de registo pelos proprietários no estrangeiro e de alargar o âmbito do registo das embarcações, a Conservatória dos Registos Comercial e de Bens Móveis pode tomar como referência as experiências de Hong Kong, ponderando a viabilidade de colocar oficiais de registo em delegações económicas e comerciais do Governo da RAEM, acreditadas no ultramar ou no Interior da China, para prestarem informações e serviços de registo de embarcações aos proprietários locais.⁴⁹ Com vista a melhor desenvolver a economia marítima, poderá considerar-se confiar ou contratar, nos termos do artigo 4.º do diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau,⁵⁰ entidades privadas habilitadas, aproveitando as agências destas distribuídas pelos diferentes países e cidades para atrair, de modo célere, os proprietários de embarcações de outros países ou territórios a efectuarem o registo e para prestar serviços facilitados, no sentido de concluir os respectivos actos de registo comerciais. Tal poderá contribuir não só para diminuir os encargos administrativos a suportar pelo Governo, como também para melhor aproveitar os recursos, por forma a alargar o campo dos proprietários das embarcações susceptíveis de efectuar o registo.

A longo prazo, Macau deve desenvolver meios que permitam ao requerente entregar materiais electrónicos para antecipar o tratamento do registo das embarcações. De acordo com a Metodologia para o Registo de Navios (de 2016) do Interior da China, é permitido aos proprietários das embarcações a

⁴⁹ O diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau dispõe no seu artigo 14.º, n.º 1: Os navios referidos no artigo anterior podem ser provisoriamente registados em qualquer delegação do MSR fora do território de Macau.

⁵⁰ O diploma que cria o Centro Internacional do Registo de Navios de Macau dispõe no seu artigo 4.º: O Governador pode confiar a gestão do MSR, estabelecendo as condições para o efeito requeridas, a qualquer entidade pública ou privada que, obedecendo às referidas condições, considere habilitada a exercê-la.

apresentação, através da internet, do pedido de registo prévio nas zonas de comércio livre, sendo os elementos examinados em atendimento presencial no local onde serão entregues as respectivas certidões. Tendo em conta as experiências inovadoras internacionais no âmbito do registo das embarcações recolhidas nas zonas de comércio livre, recorrendo às disposições na Lei do registo comercial de embarcações⁵¹ e na Lei n.º 2/2020 (Governação electrónica),⁵² importa processar o registo por via electrónica, mediante a apresentação electrónica dos elementos, sendo o acto de registo comercial da embarcação concluído com a apresentação dos elementos em papel na ocasião do levantamento da respectiva certidão.

3. Estudar e pesquisar sobre o “serviço one-stop” célere para o registo das embarcações

A falta de eficiência na tramitação do registo das embarcações em Macau tem por razão fundamental a excessiva ênfase dada às funções gestoras de um governo, sem salientar as funções de servir o público inerentes a um governo, as funções que deve desempenhar de servir o público. Em Macau, o pedido do registo comercial das embarcações é antecedido de actos de licenciamento por quatro serviços, a saber: inscrição das embarcações no registo marítimo após efectuação da vistoria naval pelo Departamento de Embarcações e Tripulantes da Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água; emissão do certificado de registo criminal pela Direcção dos Serviços de Identificação; emissão da licença de equipamentos de radiocomunicação pelo Gabinete para o Desenvolvimento das Telecomunicações e Tecnologias da Informação e pagamento de taxas junto da Direcção dos Serviços das Finanças e, finalmente, conclusão do acto de registo junto da Conservatória dos Registos Comercial e de

⁵¹ Nos termos do artigo 78.º, n.º 1 da Lei do registo comercial de embarcações: A Direcção dos Serviços de Assuntos Marítimos e de Água e a Conservatória dos Registos Comercial e de Bens Móveis têm acesso directo e recíproco, através dos meios informáticos de interconexão, à informação contida nas respectivas bases de dados de registo comercial e de registo marítimo, na medida em que tal seja necessário à realização dos fins próprios de cada um dos serviços, e cujo uso officioso não pode exceder esses limites.

⁵² Que entrará em vigor no dia 27 de Setembro de 2020.

Bens Móveis. O que demora muito tempo, estimando-se que leve, de um modo geral, três ou quatro meses para o decorrer do processo de registo.

Do ponto de vista do registo das embarcações, o Interior da China e Hong Kong demonstram o modo como melhor se podem expressar as funções de servir o público que o governo deve assumir. Pela Metodologia para o Registo de Navios (de 2016) do Interior da China, foi criado o regime de registo de embarcações internacional nas zonas de comércio livre, tendo sido apresentado um pacote de soluções para elevar a eficiência do processamento do registo das embarcações internacionais, incluindo: 1.^a Apresentação, por meios electrónicos, do pedido de registo das embarcações que fica sujeito a um exame prévio pelo órgão de registo, o que contribui para evitar deslocações repetidas para apresentação do pedido e levantamento das certidões por agentes das empresas de transportes; 2.^a O órgão de registo das embarcações e demais serviços intervenientes pode considerar as certidões sobre os parâmetros técnicos da embarcação emitidos pelas entidades de vistoria das embarcações, como títulos técnicos da mesma, para evitar impedimentos decorrentes da apresentação de certidões que são condições prévias entre si. Desde 30 de Janeiro de 2002 que o serviço “one-stop” passou a substituir a prática preexistente de apresentação dos pedidos junto de uma pluralidade de serviços. Pelo contrário, o regime do registo das embarcações vigente em Macau envolve diversos serviços, sendo escassa entre eles a partilha de informações, donde decorrem inconvenientes para o registo das embarcações. Assim, é necessário fazer uma pesquisa sobre a partilha interdepartamental de informações e o modo como se pode simplificar o fluxo de gestão. Tendo já sido aprovada a Lei n.º 2/2020 (Governação electrónica), verifica-se que a implementação imediata de serviços electrónicos é difícil. A curto prazo, a disponibilização do serviço “one-stop” é obrigatória para os serviços de Macau, para que se concretize o modo de funcionamento da apresentação dos elementos de uma só vez pelo requerente, o tratamento das formalidades e o levantamento dos documentos num só local. Assim, será dispensada a apresentação repetida de elementos na ocasião do tratamento das diferentes formalidades por parte dos proprietários das embarcações. No futuro, quando forem adoptadas medidas suficientes que

complementem a lei da “Governação electrónica”, a partilha interdepartamental de informações entre os respectivos serviços sobre a vistoria e a inspecção das embarcações e dos equipamentos de comunicação passará a ser possível com a integração das informações sobre as embarcações existentes nos serviços públicos, o que contribuirá para a prestação de um serviço mais célere. Porém, isso depende da mudança de mentalidade existente dos serviços de Macau envolvidos, a qual está subjacente ao registo das embarcações, passando da gestão administrativa para “servir a população”.

4. Pugar pela celebração de convenções para evitar a dupla tributação com os parceiros comerciais

Entende-se por convenção para evitar a dupla tributação os acordos celebrados entre dois ou mais países com vista a evitar que uma mesma pessoa seja sujeita a obrigações fiscais simultaneamente dos países contratantes. Embora os impostos sejam relativamente baixos em Macau, o número de países ou territórios que celebram convenções para evitar a dupla tributação é reduzido. Neste sentido, as embarcações com “nacionalidade” de Macau poderão sofrer dupla tributação nas transacções dos transportes transfronteiriços. Embora os países e territórios que tenham celebrado acordos relativos à troca de informações em matéria fiscal ou convenções para evitar a dupla tributação e prevenir a evasão fiscal em matéria de imposto sobre o rendimento totalizem 23 até 31 de Dezembro de 2019,⁵³ este número é o menor de entre os quatro territórios dos dois lados do Estreito. Relativamente ao Interior da China, segundo palavras do Director da Direcção Geral Nacional dos Assuntos Fiscais, Wang Jun, proferidas em 25 de Abril de 2017, os serviços de assuntos fiscais da China já criaram mecanismos de cooperação bilateral, em matéria fiscal, com as autoridades competentes nestes mesmos assuntos, com 121 países/territórios e celebraram convenções sobre estas

⁵³ Incluem: Portugal, Interior da China, Bélgica, Moçambique, Cabo Verde, Dinamarca, Ilhas Faroé, Finlândia, Grónlandia, Islândia, Noruega, Suécia, Austrália, Índia, Jamaica, Malta, Japão, Guernsey, Reino Unido, Argentina, Irlanda, Vietnam e Região Administrativa Especial de Hong Kong.

mesmas matérias fiscais com 111 países/territórios.⁵⁴ Quanto a Hong Kong, território vizinho de Macau, foram já celebradas convenções, em matéria fiscal para evitar a dupla tributação, com 43 países/territórios.⁵⁵ Taiwan, por sua vez, celebrou convenções gerais na área do imposto sobre os rendimentos com 33 países/territórios e 12 convenções individuais sobre rendimentos provenientes dos transportes marítimos/aéreos. Além disso, o facto de Macau não ter arrancado, juntamente com outros países ou territórios, com o mecanismo de troca autónoma de informações em matéria de decisões fiscais envolvendo sociedades internacionais, ao abrigo do Acordo Multilateral entre Autoridades Competentes para a Troca de Informações de Relatórios por País (Multilateral Competent Authority Agreement, designado simplesmente por MCAA), e também o facto da existência de poucos países e territórios com os quais foram celebrados acordos de isenção mútua de imposto, faz com que as embarcações tenham que suportar impostos ou taxas relativamente elevados, quando transportarem carga importada ou exportada de ou para países ou territórios sem acordos com Macau. Como o transporte marítimo é uma indústria num mercado de concorrência perfeita, Macau deve tomar como referência as experiências de incentivo ao desenvolvimento do sector dos transportes marítimos no mercado internacional, de modo a lutar pela celebração de mais convenções para evitar a dupla tributação, as quais contribuem para a redução de custos, no sentido de evitar que as embarcações inscritas no registo de Macau fiquem em situações desvantajosas nos transportes internacionais de carga e de pessoas e que o registo comercial das embarcações em Macau se torne pouco atraente. Com vista a evitar a dupla tributação sobre os rendimentos das embarcações provenientes do transporte

⁵⁴ Até Outubro de 2016, o Interior da China já celebrou com o exterior 105 convenções para evitar a dupla tributação (incluindo aquelas que não entraram em vigor), das quais, no âmbito dos rendimentos provenientes da indústria de transporte marítimo internacional, as convenções relativas à isenção recíproca de imposto sobre o rendimento empresarial envolvem 95 países ou territórios, as convenções sobre a redução a metade do imposto sobre o rendimento empresarial envolvem 5 países, as cláusulas referentes ao imposto acordado sobre o transporte marítimo, 3 países, a convenção ou troca de instrumento para a isenção recíproca de imposto sobre o rendimento do transporte internacional, 1 país.

⁵⁵ Comprehensive Double Taxation Agreements concluded, Inland Revenue Department de Hong Kong, consultar: https://www.ird.gov.hk/chs/tax/dta_inc.htm

marítimo internacional, é necessário que Macau celebre acordos com os parceiros comerciais neste sentido.

IV. Conclusão

Com a adopção de um regime aberto de registo comercial de embarcações, foi constituída uma boa base para o desenvolvimento da economia marítimo. No entanto, fazendo uma comparação com os restantes três territórios dos dois lados do Estreito, é possível verificar que existe um amplo espaço a aperfeiçoar em termos do processo do tratamento e da eficiência do registo das embarcações em Macau. Com o objectivo de impulsionar o desenvolvimento da economia marítimo em Macau, é importante que o Governo da RAEM, além de simplificar os processos de trabalho e elevar o nível da prestação de serviços, mude a mentalidade subjacente ao registo comercial das embarcações, passando do exercício das funções administrativas para a prestação de um serviço ao público. Só com esta mudança é que se podem prestar melhores serviços e medidas complementares para atrair os proprietários do exterior a efectuar o registo comercial, o que contribui para o desenvolvimento da economia dos transportes em Macau.