

O REGISTO INTERNACIONAL DE NAVIOS DA MADEIRA

Uma viagem pelo *MAR*(*)

*Pela Doutora Cátia Fernandes(**)*

SUMÁRIO:

1. Introdução. 2. Natureza do MAR. 3. Contexto histórico e objectivos. 4. Âmbito. 5. Características genéricas. 6. Do regime de registo. 6.1. O registo duplo. 6.1.1. Considerações críticas. 6.2. O registo temporário. 6.3. O registo provisório. 7. Outras atribuições e competências do MAR. 8. Outras vantagens do regime do MAR. 8.1. Compra e venda e hipotecas de navios registados no MAR. 8.2. Tripulações e lotações. 8.3. Regime fiscal. 9. Conclusões. Bibliografia. Outras fontes utilizadas.

1. Introdução

O presente trabalho é sobre o Registo Internacional de Navios da Madeira (MAR), sua natureza, objectivos, âmbito, principais características e regime.

(*) Este texto corresponde, com algumas alterações, ao texto preparado em 2013 no âmbito da Pós-Graduação em Direito Administrativo do Mar, organizada pelo Instituto de Ciências Jurídico-Políticas da Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa.

(**) Advogada na Morais Leitão, Galvão Teles, Soares da Silva & Associados, Sociedade de Advogados, R. L.

Este trabalho procura ser informativo e simultaneamente crítico do regime vigente. Pretende ser um contributo para a divulgação das vantagens associadas a este registo de navios e incentivo à reflexão e aperfeiçoamento de temas com ele relacionados.

Por uma questão de economia do presente trabalho, o mesmo exclui do seu âmbito o regime relativo às embarcações de recreio, cujas referências são meramente laterais.

2. Natureza do MAR

O MAR é o segundo registo de navios Português e corresponde a um registo de natureza especial, insular e ultraperiférico.

Com efeito, paralelamente à existência do Primeiro Registo, Registo Clássico ou Convencional de navios, Portugal conta com este segundo registo de navios que possui um regime jurídico especial ou diferenciado, que foi instituído pelo Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março (adiante designado apenas por “Decreto-Lei” ou por “Regime”)⁽¹⁾. Do ponto de vista geográfico, o MAR caracteriza-se por ser um registo insular e ultraperiférico⁽²⁾, na medida em que se situa na Região Autónoma da Madeira (RAM)⁽³⁾, que, no

(¹) Conforme alterado pelos Decreto-Lei n.º 393/93, de 23 de Novembro; Decreto-Lei n.º 5/97, de 9 de Janeiro; Decreto-Lei n.º 31/97, de 28 de Janeiro; Decreto-Lei n.º 331/99, de 20 de Agosto; e, finalmente, pelo Decreto-Lei n.º 248/2002, de 8 de Novembro.

(²) Tal como o Registo Especial de Navios de Canárias (REBECA). De acordo com DOMÍNGUEZ CABRERA, MARIA DEL PINO — *El Registro Especial de Buques de Canarias*, in “El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales”, DILEX S.L., 2005, “*Os registros de buques pueden ser registros situados en territorios o posesiones de ultramar (registros off-shore), o bien segundos registros de carácter especial y situados dentro del próprio territorio estatal, continental o insular, como ocurre en el caso español com el Registro de Buques y Empresas Navieras de Canarias*”.

(³) A Constituição da República Portuguesa (CRP), no seu art. 5.º (Território), n.º 1, consagra que “Portugal abrange o território historicamente definido no continente europeu e os arquipélagos dos Açores e da Madeira”. A CRP estabelece ainda, no seu art. 6.º (Estado Unitário), n.º 2, que “Os arquipélagos dos Açores e da Madeira constituem regiões autónomas dotadas de estatutos político-administrativos e de órgãos de governo próprio”.

seio da União Europeia, tem o estatuto de região ultraperiférica do território da União, conforme estabelecido no art. 299.º, n.º 2, do Tratado da União Europeia⁽⁴⁾.

3. Contexto histórico e objectivos

O MAR foi criado em 1989 numa altura em que proliferavam outros segundos registos de navios em diversos Estados europeus, como a França, a Noruega, a Dinamarca e a Alemanha. O desenvolvimento do transporte aéreo, o aumento notável do número de Bandeiras de Conveniência (BdC)⁽⁵⁾ e o declínio generalizado do sector

⁽⁴⁾ Sobre a classificação dos segundos registos, *vide* BÖHM-AMOLLY, ALEXANDRA VON — *Registo de navios*, in “II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O Navio”, CDMT/FDUL, 2012. “Os segundos registos integram-se numa das três categorias alternativas: (i) situam-se numa área do território nacional, submetido a um regime jurídico especial (p. ex. em Portugal, o Registo Internacional de Navios da Madeira e, em Espanha, o Registo das Ilhas Canárias) ou no qual estão excluídas as normas comunitárias (p. ex. os segundos registos britânicos das Ilhas Virgens Britânicas, das Falkland, das Ilhas do Canal e de Gibraltar e o segundo registo das Antilhas Holandesas) ou (ii) constituem uma segunda lista do registo ordinário nacional (como, entre outros, o ISR alemão, o DIS dinamarquês e o NIS norueguês) ou (iii) criam-se como únicos registos de Estados que, anteriormente, não possuíam registo de navios (p. ex. Luxemburgo).”

⁽⁵⁾ As bandeiras de conveniência podem ser genericamente definidas como bandeiras abertas, de baixo custo, desburocratizadas, fiscalmente atractivas e com requisitos operacionais pouco exigentes.

De acordo com o Parecer n.º 4/97 da Procuradoria-Geral da República (PGR), in Diário da República II Série, n.º 269, de 20 de Novembro de 1997, ponto V, “Os pavilhões de conveniência são essencialmente caracterizados pelo controlo dos navios por cidadãos estrangeiros, pela facilidade de obtenção da matrícula, pelo pagamento de reduzidos impostos, pela desconformidade negativa entre o desenvolvimento económico global e a sua frota mercante, pela autorização de recurso a tripulação estrangeira, pela não ratificação das convenções internacionais sobre direitos sociais e segurança ou impossibilidade de assegurar o controlo do cumprimento das suas regras”.

Segundo BOCZEK, *Flags of Convenience — An International Legal Study*, 1962, Harvard University Press, p. 2, “Functionally, a ‘flag of convenience’ can be defined as the flag of any country allowing the registration of foreign-owned and foreign-controlled vessels under conditions which, for whatever reasons, are convenient and opportune for the persons who are registering the vessels”.

No mesmo sentido, AMÉZAGA, J. SAN JOSÉ — *Segundos Registros de Buques*, in “IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián”, Donostia, 1997, uma das característi-

da marinha mercante — causado, em especial, pelo aumento dos encargos das empresas com contribuições para a Segurança Social e com a adopção de medidas de segurança na navegação e de condições de trabalho das tripulações mais exigentes — levou a que diversos países europeus, essencialmente países com maior tradição marítima, sentissem a necessidade de criar os seus próprios segundos registos de navios, como alternativa moderna, segura e eficiente.

Os objectivos destes Estados tradicionais eram, por um lado, os de poder recuperar os níveis de tonelagem nacional outrora existentes⁽⁶⁾ e, por outro lado, oferecer aos armadores nacionais e internacionais condições económicas e operacionais atractivas sem, contudo, negligenciar os níveis de segurança ambientais, laborais e de navegação⁽⁷⁾.

Em Portugal, especificamente, foram vários os motivos subjacentes à criação do MAR, nomeadamente, a forte competição internacional no sector da marinha de comércio, que conduziu à reduzida rentabilidade do sector em Portugal, a criação por vários Estados europeus dos seus próprios segundos registos como forma de travar a saída de navios dos seus registos convencionais para BdC, a constatação do recurso de armadores nacionais a essas BdC, a vocação internacional do sector e características especiais

cas principais das BdC é que a propriedade do navio e a nacionalidade das pessoas, físicas ou jurídicas, proprietárias do navio não têm relação com o país da bandeira.

Também a respeito da caracterização das BdC, *vide* o Relatório emitido pelo *Rochdale Committee* “*Rochdale Report*” — um relatório emitido pelo Governo do Reino Unido em 1970, ainda hoje usado pela Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) para determinar se um registo de navios específico é, ou não, uma BdC — *Committee of Enquiry into Shipping: Report*, London, HMSO 1970.

⁽⁶⁾ Alguns países optaram por constituir os seus segundos registos como registos abertos apenas a navios detidos por proprietários nacionais. É o caso da Alemanha com a criação do Registo Internacional Alemão (GIS) em 1988.

⁽⁷⁾ A este respeito, damos conta do caso da Noruega como exemplo de sucesso face aos resultados alcançados: a Noruega criou em 1987 o Registo Internacional de Navios Norueguês (NIS), com o principal objectivo de recuperar a sua frota nacional que, até à década de 80, abandonara o país atraída pelo fenómeno das BdC, particularmente com a redução de custos operacionais com a tripulação que estas bandeiras proporcionavam face ao registo nacional Norueguês. O NIS conseguiu, em dois anos, duplicar o número de navios registados e, deste modo, reconquistar o seu lugar de destaque enquanto potência marítima europeia.

da actividade marítima, aliadas à existência em Portugal, concretamente na RAM, de uma Zona Franca criada para proporcionar a dinamização e diversificação da economia desta Região⁽⁸⁾.

4. Âmbito

É neste ambiente de crise nacional que é criado o MAR, enquanto quarto e último sector de actividade integrado no âmbito institucional da Zona Franca da Madeira (ZFM)⁽⁹⁾.

O regime da ZFM corresponde a um regime de Auxílios de Estado sob a forma fiscal, devidamente aprovado pela Comissão Europeia⁽¹⁰⁾.

De acordo com a decisão da Comissão de 2 de Junho de 2009 (auxílio estatal N 421/2006), que aprovou o regime actualmente em vigor, o auxílio de Estado concedido a Portugal destina-se “a promover o desenvolvimento regional e a diversificação da estrutura económica da Madeira, dando às empresas estabelecidas nessa região, considerada ultraperiférica, as condições para compensarem as suas desvantagens naturais de carácter estrutural”. Ainda, nos termos daquela decisão, “a ZFM prevê o estabelecimento de um regime fiscal preferencial e é constituída por uma zona franca

⁽⁸⁾ A criação da Zona Franca da Madeira foi implementada pelo Decreto-Lei n.º 500/80, de 20 de Outubro. Sobre as razões justificativas da sua criação, *vide* exórdio do Decreto-Lei e ponto IV do Parecer n.º 4/97 da PGR citado na nota 5.

⁽⁹⁾ Também designada de Centro Internacional de Negócios da Madeira.

De acordo com XAVIER, ALBERTO — *Direito Tributário Internacional*, 2.ª ed. actualizada, Almedina, 2007, “A expressão *zona franca institucional* reveste um significado amplo que recobre uma pluralidade de instituições dotadas de autonomia conceitual: uma zona franca industrial em sentido restrito; um centro financeiro *off-shore*; um sistema de serviços internacionais; um sistema de trust *off-shore*; e um sistema de registo de navios”.

⁽¹⁰⁾ Em 1987, a Comissão autorizou, a título da derrogação prevista no n.º 3, alínea a), do ex-art. 92.º do Tratado CE, um regime de auxílios financeiros e fiscais na Zona Franca da Madeira constituída por um registo internacional de navios, uma zona franca industrial, um centro de serviços financeiros e um centro de serviços internacionais (auxílio estatal N 204/86 — carta SG (87) D/6736 de 27.5.1987). Por três vezes, a Comissão autorizou a prorrogação do regime de auxílios a favor da ZFM durante 3, 6 e 4 anos, respectivamente (auxílios estatais E 13/91, E 19/94 e N 222/A/2002 e N 222/B/2002).

industrial, um centro de serviços internacionais e um registo marítimo internacional (MAR)”.

Assim, o MAR é criado no contexto deste regime de auxílios de Estado concedido pela Comissão Europeia a Portugal, figurando hoje como um dos três sectores de actividade existentes no âmbito do Centro Internacional de Negócios da Madeira⁽¹¹⁾.

5. Características genéricas

O MAR caracteriza-se por ser um registo aberto, selectivo e duplo.

Aberto porque permite o registo de navios independentemente de serem propriedade de pessoas físicas ou jurídicas nacionais⁽¹²⁾. De acordo com o regime estabelecido, qualquer entidade não residente com legitimidade para o efeito pode registar os seus navios no MAR, desde que mantenha uma forma de representação na RAM dotada de todos os poderes necessários e que assegure uma representação plena dessa entidade perante os organismos e autoridades públicas e privadas estaduais e regionais⁽¹³⁾.

Esta é uma característica que assiste à maioria dos segundos registos de navios, embora com *nuanças* e especificidades próprias⁽¹⁴⁾,

⁽¹¹⁾ Sobre o Centro Internacional de Negócios da Madeira, seus sectores de actividade, benefícios fiscais, serviços de apoio, *etc.*, consultar: <www.abc-madeira.com/pt>.

⁽¹²⁾ *Vide* art. 15.º, n.º 1, do Decreto-Lei.

⁽¹³⁾ O art. 15.º, n.º 1, do Decreto-Lei determina que são objecto de registo no MAR os navios de que sejam proprietários: *a)* as entidades *off-shore* licenciadas a que se refere o art. 8.º; e *b)* as entidades não inseridas no âmbito institucional da Zona Franca da Madeira, desde que devidamente representadas em conformidade com o art. 11.º, n.ºs 2 e 3.

⁽¹⁴⁾ O NIS admite o registo de navios propriedade de entidades não residentes; porém, nestes casos, determina que a gestão náutica ou comercial do navio deve ser levada a cabo por uma sociedade com sede na Noruega ou por um escritório de representação desta, situado fora da Noruega. Sobre o regime, características e pressupostos do NIS, consultar: <www.nis-nor.no>.

No caso do REBECA, a admissibilidade do registo depende, pelo menos, da existência de um estabelecimento ou de uma representação permanente por forma a dar cumprimento aos deveres e exercer os direitos decorrentes da legislação espanhola aplicável.

e é um dos aspectos que lhes permite atribuir um carácter verdadeiramente internacional.

Selectivo na medida em que exclui do seu âmbito de aplicação as embarcações de pesca. Efectivamente, a noção de “navio” estabelecida para efeitos da aplicação do regime do MAR abrange “toda a embarcação de comércio ou de recreio que opere no meio ambiental marinho, incluindo plataformas fixas ou flutuantes, embarcações auxiliares e rebocadores”⁽¹⁵⁾, deixando, assim, de fora as embarcações de pesca⁽¹⁶⁾.

Finalmente, o MAR assenta num sistema de registo duplo à semelhança, aliás, do que acontece com o registo das embarcações mercantes registadas no registo convencional⁽¹⁷⁾, conforme análise no ponto que se segue.

6. Do regime de registo

6.1. O registo duplo

De acordo com os arts. 1.º e 3.º, n.º 2, alíneas *a)*, *m)* e *n)*, do Decreto-Lei, compete ao MAR (*i*) efectuar o registo de navios de comércio, incluindo os contratos de construção e das embarcações de recreio, (*ii*) efectuar a inscrição dos factos jurídicos a ele sujeitos e referentes aos navios registados e (*iii*) realizar os demais actos inerentes às obrigações do registo.

⁽¹⁵⁾ Conforme art. 5.º do Decreto-Lei.

⁽¹⁶⁾ Em regra, os regimes dos segundos registos de navios europeus excluem do seu âmbito de aplicação as embarcações de pesca e os navios afectos ao serviço de defesa nacional (é também o caso do NIS e do REBECA).

⁽¹⁷⁾ De acordo com o art. 72.º, n.º 1, do Regulamento Geral das Capitánias (RGC), publicado pelo Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de Julho, conforme alterado, as embarcações nacionais, com excepção das pertencentes à Armada, estão obrigatoriamente sujeitas a registo de propriedade. Ainda, o n.º 3 do mesmo artigo estabelece que as embarcações mercantes estão também obrigatoriamente sujeitas a registo comercial nos termos da respectiva lei. Finalmente, resulta do art. 19.º do RGC que são embarcações mercantes as de comércio, de pesca, rebocadores e auxiliares.

Do mesmo modo, estabelece o art. 4.º, n.º 2, do Decreto-Lei que “compete à comissão técnica do MAR pronunciar-se sobre os actos relativos ao registo dos navios [...]”.

Por outro lado, dispõe o art. 1.º, n.º 2, do mesmo Decreto-Lei que os serviços de registo de navios⁽¹⁸⁾ ficam integrados na Conservatória de Registo Comercial privativa da ZFM⁽¹⁹⁾.

Ainda, por força do referido art. 1.º, n.º 2, do Decreto-Lei, compete-lhe o registo de factos jurídicos sobre os navios registados no MAR, ainda que sejam propriedade de entidades não inseridas no âmbito institucional da ZFM⁽²⁰⁾.

Efectivamente, compete a esta Conservatória, de acordo com o art. 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei referido na nota anterior (19), a prática de todos os actos que se encontram cometidos às conservatórias do registo comercial respeitantes às entidades que operem exclusivamente no âmbito institucional da ZFM.

De uma forma geral, podemos afirmar que o MAR e a Conservatória desempenham as funções que a Autoridade Marítima Nacional e as conservatórias do registo comercial desempenham no registo convencional no que respeita às embarcações de comércio.

Posto isto, cumpre esclarecer como se articulam as atribuições e competências de cada uma destas entidades — MAR, por um lado, e Conservatória da ZFM, por outro — no que respeita ao registo de navios.

Com efeito, o MAR tem a seu cargo o registo da matrícula ou da propriedade do navio⁽²¹⁾. É o MAR que qualifica o ingresso no sistema do estatuto da propriedade do navio, no fundo decidindo quem é o titular do direito de propriedade de determinado navio e emitindo o respectivo título de propriedade.

⁽¹⁸⁾ No sentido de serviços relativos ao registo comercial dos navios.

⁽¹⁹⁾ Esta Conservatória foi criada pelo Decreto-Lei n.º 234/88, de 5 de Julho, na dependência do Ministro da Justiça, por forma a garantir os níveis de competitividade, desburocratização e especialização próprios de uma zona franca que se quer dinâmica e moderna.

⁽²⁰⁾ Deste modo, entendemos que a palavra “entidades” inserida no art. 2.º, n.º 1, do Decreto-Lei n.º 234/88 deve ser interpretada no sentido de incluir também os navios.

⁽²¹⁾ No âmbito do registo convencional, o registo da propriedade das embarcações é da competência da AMN e é feito nas repartições marítimas.

Contudo, este registo tem por objecto o direito em si (de propriedade) e não o facto jurídico causal que está na sua base. Com efeito, embora a propriedade deva ser comprovada perante a autoridade marítima, o facto jurídico causal subjacente nem sequer é mencionado no título de propriedade⁽²²⁾. Trata-se, por isso, de um registo com natureza predominantemente administrativa ou técnica, pese embora compreenda, também, a apreciação de aspectos jurídicos do navio, em especial o estatuto da propriedade⁽²³⁾.

Diversamente, os actos de registo da competência da Conservatória da ZFM têm por objecto os factos jurídicos que determinam o direito de propriedade então registado em sede de registo de propriedade⁽²⁴⁾. Trata-se de uma competência que comporta um controlo da legalidade material dos factos a ele sujeitos e, consequentemente, faz presumir a sua existência, validade e exactidão, produzindo efeitos jurídico-privados *erga omnes*.

Este registo rege-se pelos princípios da legalidade, validade, fé pública, oponibilidade, trato sucessivo e publicidade e visa a segurança do comércio jurídico, à semelhança do que acontece com os demais registos de natureza comercial⁽²⁵⁾.

⁽²²⁾ Conforme esclarece o Parecer da Direcção-Geral dos Registos e Notariado (DGRN) P. R. Co. 10/2006 DSJ-CT, homologado por despacho do Senhor Director-Geral, em 26.03.2007.

⁽²³⁾ O ordenamento jurídico espanhol também adoptou o sistema de registo duplo, quer no que respeita ao registo convencional quer ao REBECA. Sobre esta matéria, em especial sobre a natureza e efeitos dos registos administrativo e jurídico sobre os navios, vide RIVACOBÁ, RAMÓN DURÁN — *Proyección registral del Buque*, in “Estudios de Derecho Marítimo”, José Luis García-Pita y Lastres (Director) e Maria Rocío Quintáns Eiras / Angélica Díaz de la Rosa (Editoras), Aranzadi, 2012.

⁽²⁴⁾ Cf. Parecer indicado na nota 22, o objecto da publicidade registral a cargo das conservatórias são os factos jurídicos, ou melhor, as situações jurídicas implicadas nestes factos. Sobre a distinção entre factos jurídicos e situações jurídicas enquanto objecto do processo registral e objecto da relação registral respectivamente, vide ALMEIDA, CARLOS FERREIRA DE — *Publicidade e Teoria dos Registos*, Livraria Almeida, 1966, pp. 157 e ss.

⁽²⁵⁾ De referir que o registo comercial das embarcações mercantes está regulado pelo Decreto-Lei n.º 42 644 e pelo Regulamento aprovado pelo Decreto-Lei n.º 42 645, ambos de 14 de Novembro de 1959, cujas disposições relativas ao registo de navios se mantêm em vigor por força do n.º 2 do art. 5.º do Decreto-Lei n.º 403/86, de 3 de Dezembro, que aprovou o actual o Código do Registo Comercial.

Dito isto, podemos afirmar que o registo no MAR visa, essencialmente, proporcionar publicidade oficial dos factos sujeitos a registo sem, contudo, comportar um controlo da legalidade material dos mesmos. Trata-se de um registo de carácter público-administrativo que tem por finalidade o exercício pelo Estado Português das suas faculdades e deveres enquanto Estado da bandeira. Efectivamente, de acordo com as regras adoptadas pelo ordenamento português, é o registo de propriedade que atribui nacionalidade portuguesa ao navio, ainda que o facto jurídico causal esteja sujeito a registo comercial⁽²⁶⁾.

Em conclusão, as competências de uma e outra entidades comportam âmbitos e finalidades distintas, que não se sobrepõem, mas que requerem uma coordenação sistemática total e absoluta.

6.1.1. Considerações críticas

Com efeito, o legislador estabeleceu uma relação muito estreita⁽²⁷⁾ entre os dois registos, nomeadamente ao determinar que para a matrícula de navio é necessário apresentar certificado de registo de propriedade passado pela competente capitania ou delegação marítima⁽²⁸⁾ e que nenhum facto respeitante a navios pode ser definitivamente registado sem que seja apresentado o título da

(26) De acordo com o art. 120.º, n.º 1, alínea *a*), do RGC, as embarcações têm direito ao uso da bandeira portuguesa como indicação da sua nacionalidade, se estiverem registadas numa repartição marítima.

Ainda, de acordo com o art. 3.º do Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Junho, “consideram-se nacionais os navios cuja propriedade se encontra registada em Portugal” e “a atribuição da nacionalidade portuguesa confere ao navio o direito ao uso da respectiva bandeira, com os direitos e as obrigações que lhe são inerentes”.

(27) Segundo CORREIA, MIGUEL MÁRIO PUPO — *Legislação sobre Registo Comercial Anotada*, Coimbra, Atlântida Editora, 1969, p. 198, estabelece-se uma “ligação íntima” entre ambos os registos nomeadamente porque, também o cancelamento da matrícula deve ser precedido do cancelamento do registo da propriedade na repartição marítima respectiva.

(28) Cf. arts. 49.º, 50.º e 51.º do Regulamento do registo comercial dos navios mercantes aprovado pelo Decreto-Lei n.º 42 645, ambos de 14 de Novembro de 1959.

propriedade do navio ou a certidão do seu registo, passado pela capitania ou delegação marítima⁽²⁹⁾.

É certo que este complexo sistema de registo, tal qual como está desenhado, comporta, ou pode em teoria comportar, problemas ao nível da publicidade do direito real de propriedade do navio, mormente nas situações em que o MAR emite um título de propriedade em nome de determinada entidade, convencido da suficiência do título que lhe foi apresentado para o efeito, e essa mesma entidade não logre obter o registo definitivo daquele facto jurídico porque o Conservador não se convenceu da idoneidade do título.

Apesar da sua relevância no plano jurídico, admitimos que estas questões tenham pouca relevância prática, posto que, conforme ficou dito, o registo no MAR não se limita à apreciação das questões técnicas mas envolve também uma avaliação jurídica⁽³⁰⁾, ainda que de âmbito diferente da que é efectuada pela Conservatória.

Ainda relativamente ao registo, concretamente sobre o âmbito das competências atribuídas ao MAR, interessa aferir, atenta a ambiguidade da letra da lei, quem tem legitimidade para instruir o registo junto da Conservatória da ZFM: o MAR (e apenas este), no uso das competências que lhe são atribuídas pelo Decreto-Lei? Ou, a par deste, qualquer interessado no registo conforme determina o art. 29.º do Código do Registo Comercial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 403/86, de 3 de Dezembro (conforme alterado)?

Inclinamo-nos, pois, para a segunda hipótese apresentada. A legitimidade para a instrução do registo comercial dos navios, enquanto registo destinado a dar publicidade à situação jurídica destes, deve, pois, seguir os princípios gerais da legalidade, da instância e da representação estabelecidos no Código do Registo Comercial, aplicáveis à generalidade dos actos de registo comercial.

⁽²⁹⁾ Cf. art. 88.º do Regulamento citado na nota anterior.

⁽³⁰⁾ A este respeito, salientamos que o MAR está dotado de um Serviço de Apoio Funcional criado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 18/2004/M, de 28 de Julho, que conta com um Gabinete Jurídico com competência designadamente para: emitir pareceres jurídicos relativamente a questões jurídicas suscitadas pela Comissão Técnica, zelar pelo cumprimento do processo de registo ou cancelamento dos navios e verificar a documentação de suporte necessária aos registos e prestar informação sobre a conformidade desta.

Neste sentido, têm legitimidade para apresentar e instruir os registos dos navios MAR e qualquer interessado ou seu representante, nomeadamente, procurador, advogado, solicitador ou notário⁽³¹⁾.

Em qualquer caso, do ponto de vista normativo, seria desejável que existisse um regime com regras mais claras, precisas e articuladas por forma a evitar interpretações e actuações díspares quanto a esta matéria. A ambivalência da letra da lei patente no art. 3.º do Decreto-Lei, em especial no que se refere às expressões “efectuar o registo” e “efectuar a inscrição”, constantes nas alíneas *a*) e *m*), geram, em nosso entender, dificuldades de interpretação do sentido da norma.

6.2. O registo temporário

O regime do MAR admite o registo temporário de navios fretados em casco nu⁽³²⁾, desde que devidamente autorizados pelos seus proprietários e pela autoridade competente do país do registo de propriedade. Ainda, o MAR pode autorizar o registo temporário no estrangeiro de navios afretados em casco nu. Admite-se, pois, o registo provisório nas suas duas vertentes: activa (*bareboat charter in registration*) e passiva (*bareboat charter out registration*)⁽³³⁾.

A figura do registo temporário de navios é o resultado de um notável (embora controverso)⁽³⁴⁾ desenvolvimento no âmbito do registo de navios e traduz-se no facto de um navio registado num

⁽³¹⁾ Em conformidade com o art. 30.º do Código do Registo Comercial.

⁽³²⁾ Cf. art. 33.º do Decreto-Lei n.º 191/87, de 29 de Abril, o contrato de fretamento em casco nu é aquele em que o fretador se obriga a pôr à disposição do afretador, na época, local e condições convencionados, um navio, não armado nem equipado, para que este o utilize durante certo período de tempo.

⁽³³⁾ Cf. arts. 15.º, n.º 2, e 18.º do Decreto-Lei.

⁽³⁴⁾ Inicialmente, uma das principais vantagens associadas a este regime era a de permitir aos armadores registar temporariamente os seus navios em países com um baixo nível salarial e, nesta medida, contratar tripulantes nacionais desse país a custo reduzido, escapando assim ao estigma das BdC e evitando possíveis reacções adversas por parte da ITF.

determinado Estado poder navegar, durante um determinado período de tempo, sob a bandeira de um outro Estado.

Esta situação surge na sequência da celebração de um contrato de fretamento, mediante o qual um navio registado no Estado A é tomado de frete, durante um certo período, por nacionais do Estado B que, durante o tempo de vigência do frete, operam o navio sob bandeira do Estado B. É uma realidade que depende, pois, da compatibilidade dos regimes existentes no Estado A — que autoriza o *flagging-out* do navio — e no Estado B, que autoriza o *flagging-in*.

No nosso ordenamento jurídico, o regime do registo temporário do navio está previsto e regulado no Decreto-Lei n.º 287/83, de 22 de Junho, conforme alterado pelo Decreto-Lei n.º 199/84, de 14 de Junho.

De acordo com este diploma, as embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos podem, mediante autorização do Ministro da tutela, ser registadas a título temporário nas competentes repartições marítimas, nos termos dos arts. 72.º e segs. do RGC⁽³⁵⁾.

O regime esclarece que este registo não confere aos requerentes a propriedade das embarcações e que as mesmas estão, por isso, dispensadas de registo comercial, embora nele deva ser inscrito o contrato de fretamento em casco nu, com opção de compra, com referência à matrícula do afretador, conforme art. 7.º, n.º 2, do referido Decreto-Lei.

Isto significa que estes navios não estão sujeitos a registo comercial, sendo certo que, se o afretador for uma entidade não residente (*i.e.* não inserida no âmbito institucional da Zona Franca da Madeira), nem o contrato de fretamento a casco nu será inscrito no registo comercial. Estaremos, portanto, perante um caso paradigmático de navios que arvoram a bandeira Portuguesa⁽³⁶⁾, sem contudo estarem

⁽³⁵⁾ Segundo os princípios e com as formalidades estabelecidas no RGC. Efetuado o registo temporário do navio, a repartição marítima emitirá o correspondente certificado (cf. arts. 4.º e 6.º, n.º 1, do RGC).

⁽³⁶⁾ Conforme art. 7.º, n.º 3, do Decreto-Lei n.º 287/83, de 22 de Junho.

matriculados na Conservatória da ZFM, ficando, por isso, omissos quanto à publicidade dos factos jurídicos a eles referentes, com todas as consequências adversas que esta situação pode acarretar.

As embarcações registadas nos termos deste diploma têm direito ao uso da bandeira Portuguesa e, logo, ficam sujeitas ao cumprimento dos mesmos requisitos técnicos que são exigidos aos navios nacionais (cf. arts. 7.º, n.º 3, e 14.º daquele diploma). A expressão “navios nacionais” usada por este art. 14.º não foi feliz, porquanto deixa transparecer dúvidas sobre se, apesar de arvorarem a bandeira Portuguesa, símbolo que assinala a localização jurídica do navio, isto é, a sua nacionalidade, os mesmos não se consideram nacionais, contrariando, assim, a regra segundo a qual a nacionalidade é adquirida em razão da sua matrícula ou abandeiramento⁽³⁷⁾.

De referir, também, que o registo temporário levanta problemas práticos da maior importância relacionados com a separação existente entre o registo da matrícula e o registo comercial, nomeadamente: qual a situação do navio no seu registo de origem durante a vigência do registo temporário? Este registo determina a suspensão do registo no Estado A durante o período do frete estabelecido? Quais os efeitos dessa suspensão? Existe, ou deve existir, coordenação e transferência de anotações entre ambos os registos? Quais os efeitos e consequências do registo temporário para os credores hipotecários?

São questões que não encontram resposta clara e inequívoca no nosso ordenamento jurídico nem, tão pouco, na legislação internacional.

6.3. O registo provisório

A realidade do registo temporário não se confunde com a do registo provisório, embora os conceitos sejam muitas vezes usados de forma indiscriminada. O registo provisório corresponde a uma fase intermédia do processo de registo definitivo.

⁽³⁷⁾ Sobre a nacionalidade do navio, *vide* Parecer n.º 4/97 da PGC, citado na nota 5, ponto IX-5.1.

Na realidade, é possível efectuar-se o registo provisório do navio na sequência da submissão de um pedido formal de registo acompanhado da documentação técnica requerida pelo MAR para o efeito. A avaliação e consequente aprovação técnica do navio pelo MAR determina a emissão de documentos e certificados provisórios do navio, nomeadamente o título de propriedade com validade de 3 meses⁽³⁸⁾.

De referir que este prazo de validade não resulta de forma inequívoca da letra da lei. Na realidade, o regime do MAR não estabelece um prazo para a conversão em definitivo do registo provisório, fora dos casos das embarcações de recreio (ER) reguladas pelo Decreto-Lei n.º 192/2003, de 22 de Agosto. Este Decreto-Lei estabelece expressamente a possibilidade de as ER poderem, excepcionalmente⁽³⁹⁾, ser registadas a título provisório no MAR ou nos consulados de Portugal nos termos gerais. No que respeita ao registo no MAR, estabelece o art. 4.º, n.º 2, daquele Decreto-Lei que o requerente dispõe de um prazo de 90 dias para converter o registo, sob pena de caducidade.

Ora, não vislumbramos razões para, face à ausência de regra expressa no que concerne às restantes embarcações susceptíveis de registo no MAR, negar a aplicação analógica daquele prazo às restantes embarcações.

Em todo o caso, chamamos à colação a regra constante do art. 7.º, n.º 4, do Decreto-Lei n.º 150/88, de 28 de Abril, referente à propriedade do navio, com a redacção dada pelo Decreto-Lei n.º 119/95, de 30 de Maio, que estabelece o prazo de 6 meses para a conversão do registo provisório em definitivo das embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares adquiridas no estrangeiro e registadas nos consulados Portugueses.

Fica no ar a dúvida sobre o diploma com melhor aplicação ao caso das embarcações registadas no MAR (fora do caso das ER): se o aplicável ao das ER, enquanto legislação específica do sub-

⁽³⁸⁾ Durante este período, o armador deve proceder ao registo definitivo do navio disponibilizando toda documentação necessária para o efeito.

⁽³⁹⁾ Admitimos dificuldades de interpretação quanto à natureza e âmbito da expressão “excepcionalmente” constante do art. 3.º, n.º 2, daquele Decreto-Lei.

sistema do MAR com aplicação subsidiária às restantes embarcações; se o aplicável à propriedade das embarcações de comércio adquiridas no estrangeiro estabelecido no âmbito do nosso direito interno.

De notar, quanto a este último ponto, que o regime do MAR também estabelece a possibilidade de os navios poderem ser registados provisoriamente nos consulados de Portugal⁽⁴⁰⁾, remetendo a sua regulamentação, nomeadamente termos e requisitos, para decreto regulamentar específico. Porém, ao arripio do que seria desejável, esta regulamentação nunca chegou a ser publicada.

Parece-nos óbvio que, do ponto de vista da competitividade e internacionalização do nosso regime, seria de todo conveniente regulamentar este procedimento, tornando-o simples, célere e eficaz e, simultaneamente, dotar as estruturas consulares existentes dos meios humanos e materiais necessários ao seu bom funcionamento e desempenho.

Finalmente, do ponto de vista substantivo, alertamos para o facto de a realidade do registo provisório poder suscitar questões jurídicas de complexa solução relacionadas com a ambiguidade própria de um registo parcial ou incompleto, nomeadamente no que se refere à nacionalidade do navio e à vinculação ou ligação deste a mais de um Estado.

7. Outras atribuições e competências do MAR

O MAR funciona hoje na dependência do Ministério da Justiça e do Ministério da Agricultura e do Mar (MAM)⁽⁴¹⁾. Genericamente, incumbe ao MAR, além do registo de todos os actos e contratos referentes aos navios a ele sujeitos — nos termos referidos

⁽⁴⁰⁾ Cf. art. 16.º do Decreto-Lei.

⁽⁴¹⁾ Em 1989, ano da criação do MAR, este funcionava na dependência dos Ministérios da Justiça e do Mar, conforme resulta do art. 1.º, n.º 1, do Decreto-Lei.

Relativamente à missão do MAM, *vide* art. 1.º do Decreto-Lei n.º 18/2014, de 4 de Fevereiro (Lei Orgânica do Ministério da Agricultura e do Mar).

acima — o controlo dos requisitos de segurança exigidos pelas convenções internacionais aplicáveis⁽⁴²⁾.

Para a prossecução destas atribuições, compete ao MAR, nomeadamente (i) fiscalizar as condições técnicas dos navios; (ii) efectuar inspecções aos navios; (iii) emitir os certificados dos navios; (iv) emitir, validar e controlar os papéis de bordo; (v) controlar a actividade das sociedades de classificação com as quais o Estado Português celebrou acordos, em articulação, com a Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRN)⁽⁴³⁾; (vi) fixar as lotações mínimas dos navios e emitir os respectivos certificados; e (vii) reconhecer os certificados técnicos emitidos por administrações marítimas estrangeiras referentes à actividade das marinhas de comércio e de recreio⁽⁴⁴⁾.

O regime do MAR, instituído pelo Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março, encontra-se regulamentado mediante a Portaria

⁽⁴²⁾ Cf. art. 1.º, n.º 1, do Decreto-Lei e art. 31.º do Decreto-Lei n.º 7/2012, de 17 de Janeiro.

Portugal ratificou várias Convenções Internacionais em matéria de segurança, entre as quais destacamos a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Solas Convention*) e a Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (*Marpol Convention*).

⁽⁴³⁾ A DGRN corresponde a um serviço central que integra a administração directa do Estado, no âmbito do MAMAOT, conforme resulta dos arts. 3.º e 4.º do Decreto-Lei n.º 7/2012, de 17 de Janeiro. De acordo com o art. 34.º, n.º 3, alínea l), subalínea ii) deste Decreto-Lei, resulta que é extinto, sendo objecto de fusão, o Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P., sendo as suas atribuições no domínio da regulamentação, supervisão e fiscalização do sector marítimo-portuário e da náutica de recreio integradas na Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos. A DGRN é criada pelo Decreto-Lei n.º 49-A/2012, de 29 de Fevereiro e a sua missão e atribuições constam do art. 2.º desse Decreto-Lei. De referir ainda que a sua estrutura nuclear, o número máximo de unidades orgânicas flexíveis do serviço e as competências das respectivas unidades orgânicas nucleares foram fixados pela Portaria n.º 394/2012, de 29 de Novembro. De acordo com esta Portaria, cabe à Direcção de Serviços de Administração Marítima (DSAM), entre outros, promover a segurança e protecção marítima; assegurar a certificação das embarcações, nomeadamente através da realização de vistorias; assegurar a certificação dos marítimos nacionais e a formação profissional no sector do transporte marítimo e avaliar e controlar a actividade das organizações reconhecidas.

Ainda, nos termos do art. 35.º do referido Decreto-Lei, as referências feitas aos serviços, organismos e estruturas objecto de extinção, fusão e reestruturação, consideram-se feitas aos serviços e organismos que passam a integrar as respectivas atribuições.

⁽⁴⁴⁾ Cf. art. 3.º, n.º 1, alíneas b), c), f), g), h), i) e l) do Decreto-Lei.

n.º 715/89, de 23 de Agosto. Esta Portaria teve como objectivo harmonizar os actos de registo e de certificação dos navios com os das restantes entidades nacionais que efectuam os mesmos actos, reconhecendo a conveniência em conformar os procedimentos e a documentação de todos os navios nacionais, facilitando o seu controlo pelo Estado do porto⁽⁴⁵⁾.

Assim, de acordo com esta Portaria, determina-se que os formulários a preencher e a documentação necessária para o registo de um navio, seja definitivo ou temporário, devem seguir os critérios e parâmetros da Inspeção-Geral de Navios (referência que se considera feita à actual DGRN, conforme nota 43). Ainda, estabelece a Portaria que a emissão dos certificados de arqueação dos navios registados no MAR é feita pela DGRN ou por sociedade de classificação reconhecida em Portugal⁽⁴⁶⁾, caso o navio nela se encontre classificado, sempre com o apoio da DGRN.

Do mesmo modo, a atribuição do indicativo de chamada da estação de radiocomunicações do navio e de outros tipos de identificação, o estabelecimento do código da entidade responsável pela liquidação das contas de radiocomunicações, a consignação de frequências e a emissão da respectiva licença de estação de navio são da responsabilidade da DGRN.

No que respeita a vistorias, o regime estabelece que as vistorias a efectuar aos navios nacionais, quer em portos nacionais quer estrangeiros, visando o seu registo e certificação pelo MAR (incluindo as vistorias de construção ou modificação, de registo, de

(45) Relativamente aos objectivos desta portaria, pode ler-se no seu preâmbulo que “considerando que os navios a registar no MAR arvoarão a Bandeira Portuguesa, há que providenciar para que tais navios obedeçam aos requisitos técnicos de segurança, de prevenção da poluição do mar e da habitabilidade estabelecidas pelas normas em vigor no ordenamento jurídico português e não operem com deficiências, mormente em relação às Convenções Internacionais sobre Segurança Marítima, Poluição do Mar e Bem-Estar a Bordo, de que Portugal é parte”.

(46) As sociedades classificadoras denominam-se “Organizações Reconhecidas” (OR) assim que passam a constar da lista de sociedades classificadoras aprovadas. A aprovação é feita por meio de contrato celebrado entre o Estado da Bandeira e a sociedade classificadora. Portugal conta com as seguintes OR: American Bureau of Shipping; Bureau Veritas, Det Norske Veritas; Germanischer Lloyd; Lloyd’s Register; RINA; RINAVE; e, mais recentemente, com a ClassNK.

manutenção, de avarias e suplementares), serão feitas por peritos a indicar pela DGRN ou, no caso de navios classificados em sociedades de classificação reconhecidas em Portugal, por peritos destas. Apenas as inspeções periódicas podem ser realizadas por membros da comissão técnica do MAR ou por peritos indicados pela DGRN.

Também os aspectos técnicos de qualquer inquérito a efectuar referente a acidente ocorrido com navio registado no MAR deverão ter a coordenação da DGRN, tendo em vista a aplicação da regra 21 do capítulo I, parte C, da Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, de 1974, e do seu Protocolo de 1978.

No que à certificação dos marítimos diz respeito, estabelece a Portaria que a Comissão Técnica do MAR providenciará junto das entidades nacionais ou estrangeiras competentes no sentido de harmonizar os procedimentos a seguir no que respeita ao rol de tripulação, às lotações e ao reconhecimento dos certificados de profissionais dos marítimos estrangeiros.

Dos exemplos elencados, retiramos que uma parte significativa das atribuições cometidas ao MAR requer a coordenação e intervenção activa da DGRN que de um modo geral articula com a Comissão Técnica do MAR as “modalidades de aplicação”⁽⁴⁷⁾ das normas e procedimentos necessários ao exercício das funções desta última.

De acordo com o art. 6.º do Decreto-Lei, a Comissão Técnica do MAR é constituída por um representante do membro do Governo responsável pelo sector dos transportes, o qual presidirá à Comissão, um representante da Região Autónoma da Madeira e um representante da DGRN.

Tendo em conta, por um lado, o âmbito de intervenção (excessivamente) alargado da DGRN junto da Comissão Técnica do MAR e, por outro lado, a composição desta Comissão — que inclui na sua orgânica representantes das autoridades centrais —,

⁽⁴⁷⁾ Expressão usada pelo legislador de difícil concretização. *Vide* art. 4.º, n.º 5, do Decreto-Lei.

não vislumbramos razões que possam justificar a imposição de limites e restrições ao exercício das funções da comissão, pelo menos ao nível que se verifica na prática.

Sendo certo que os procedimentos, avaliações e controlo a seguir, nas mais diversas vertentes da actividade (*e.g.* segurança marítima, poluição do mar e bem-estar a bordo), devem estar devidamente harmonizados e em linha com os preconizados a nível central, consideramos que seria de todo vantajoso atribuir à Comissão Técnica mais autonomia no exercício das suas competências, nomeadamente no que se refere às matérias acima indicadas.

A natureza e finalidade do MAR, enquanto registo internacional de navios criado para atrair armadores/investidores nacionais e estrangeiros de qualidade e, bem assim, proporcionar o desenvolvimento sustentado da economia da Região Autónoma da Madeira, legitimam (ou deveriam legitimar) uma maior autonomia na gestão das competências atribuídas à Comissão Técnica sem, naturalmente, descurar ou diminuir os níveis de exigência na segurança e protecção marítimas promovidos e instituídos pelo nosso ordenamento jurídico.

Indo um pouco mais além, atrever-nos-íamos a lançar o debate sobre as vantagens e eventuais desvantagens da privatização do MAR: a privatização dos serviços contribuiria para aumentar os níveis de competitividade e diligência do nosso segundo registo? Qual a viabilidade da privatização do MAR na perspectiva do nosso ordenamento jurídico? São questões incipientes mas que merecem, no nosso entender, alguma reflexão.

8. Outras vantagens do regime do MAR

8.1. Compra e venda e hipotecas de navios registados no MAR

Justifica-se uma incursão às especificidades do regime do MAR no que se refere à transmissão de propriedade e hipoteca de navios aí registados.

A respeito da transmissão de propriedade dispõe o Decreto-Lei que a compra e venda de navios registados no MAR não está sujeita a qualquer autorização.

Ainda, o regime estabelece que esta compra e venda pode efectivar-se mediante mera declaração de venda (*bill of sale*), com reconhecimento presencial da assinatura do vendedor⁽⁴⁸⁾.

Ora, de acordo com o regime geral, e no que à autorização diz respeito, estabelece o Decreto-Lei n.º 150/88, de 28 de Abril⁽⁴⁹⁾, que a compra e venda não depende de qualquer autorização⁽⁵⁰⁾. Não obstante, o regime determina que a mesma deve ser comunicada às autoridades competentes no prazo de 5 dias a contar da celebração do contrato pelo qual se transfira a propriedade⁽⁵¹⁾.

Quanto à formalização da compra e venda, terá aplicação o regime constante do estatuto legal do navio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de Julho, segundo o qual o contrato deve ser celebrado por escrito, com reconhecimento presencial da assinatura dos outorgantes⁽⁵²⁾.

Assim resulta que o regime do MAR é menos burocrático e formalista que o regime geral.

Relativamente às hipotecas, o MAR dispõe de um regime verdadeiramente inovador: em primeiro lugar, e no que se refere à forma, estabelece-se que a constituição, a modificação ou a extinção da hipoteca ou de direito a ela equivalente deve constar de documento assinado pelo titular do navio, com reconhecimento presencial da sua assinatura.

⁽⁴⁸⁾ Cf. arts. 13.º e 14, n.º 1, do Decreto-Lei em causa.

⁽⁴⁹⁾ Com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 119/95, de 30 de Maio.

⁽⁵⁰⁾ Resulta do preâmbulo do Decreto-Lei sujeito a anotação que a exigência da prévia autorização ministerial à construção, aquisição e alienação de embarcações de comércio condiciona a indústria marítima, de carácter iminentemente internacional. Assim, o diploma estabelece, como princípio, que são livres a aquisição de embarcações de comércio já construídas ou a construir e a sua alienação.

⁽⁵¹⁾ Cf. arts. 1.º, n.º 2, e 6.º do Decreto-Lei em causa.

⁽⁵²⁾ Admitimos dificuldades de articulação e conjugação jurídica deste regime com o constante no art. 3.º do Decreto-Lei n.º 150/88, de 28 de Abril, ainda em vigor, referente às embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares, que estabelece a mera forma escrita, com reconhecimento presencial da assinatura do vendedor, do contrato de compra e venda destas embarcações.

De referir que, no âmbito do regime geral, vigora a regra anteriormente referida a respeito da transmissão do direito de propriedade, isto é, exige-se documento escrito com o reconhecimento presencial de ambos os intervenientes.

Em segundo lugar, o regime do MAR permite que as partes possam designar a lei aplicável à hipoteca ou direito equivalente, sem prejuízo da aplicação das normas constantes das convenções internacionais que vinculam internacionalmente o Estado Português⁽⁵³⁾. Trata-se de uma regra especial, inovadora e sem paralelo no nosso ordenamento jurídico, que representa um exemplo de competitividade e modernização do subsistema do MAR. Esta regra permite que armadores e bancos financiadores estrangeiros possam aplicar à hipoteca sobre um navio registado no MAR a sua legislação nacional, cujos termos e condições conhecem e confiam⁽⁵⁴⁾.

8.2. Tripulações e lotações

No que às tripulações diz respeito, o regime estabelece que o comandante e pelo menos 50% dos tripulantes dos navios registados no MAR devem ser cidadãos de nacionalidade portuguesa ou nacionais de países europeus ou de língua oficial portuguesa⁽⁵⁵⁾. Contudo, o regime prevê a possibilidade de derrogação desta regra mediante autorização expressa do membro do Governo responsável pela área dos transportes marítimos, em casos especiais devidamente justifica-

⁽⁵³⁾ A respeito do alcance e sentido da segunda parte desta norma (art. 14.º, n.º 3, do Decreto-Lei) recomendamos uma leitura atenta do Parecer n.º 4/97 da PGR citado na nota 5, embora sem a relevância prática atribuída à data da sua feitura, tendo em conta o recesso da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras Relativas aos Privilégios e Hipotecas Marítimas, de 10 de Abril de 1926, ocorrido mediante Aviso do Ministério dos Negócios Estrangeiros n.º 194/2011, de 20 de Setembro.

⁽⁵⁴⁾ Nestes casos, com o pedido de registo deve ser junta cópia da legislação em causa, assinada pelas partes, depois de traduzida, excepto quando o conservador dispense a tradução ou determine que esta seja feita por perito por ele escolhido. A escolha deve ser inscrita em conjunto com o próprio registo da hipoteca.

⁽⁵⁵⁾ Trata-se de mais uma característica do regime — traduzida numa imposição ou requisito — que manifestamente o diferencia das BdC.

dos, quando, comprovadamente, não seja possível o recrutamento de marítimos nacionais dos países referidos no número anterior, permitindo, neste caso, o embarque de marítimos de outras nacionalidades, para além do limite previsto no número anterior.

De um modo geral, esta excepção permite ultrapassar situações em que a falta ou inexistência de tripulantes nacionais daqueles países disponíveis para trabalhar a bordo dos navios registados no MAR⁽⁵⁶⁾ constitui um obstáculo ao registo desses mesmos navios, contrariando, em última análise, o espírito competitivo e internacional subjacente ao MAR. No âmbito da concessão desta excepção, julgamos que a Federação Internacional dos Trabalhadores em Transportes (ITF) deve assumir um papel importante enquanto entidade que representa (e defende) os interesses dos sindicatos dos trabalhadores em transportes e dos seus membros.

8.3. Regime fiscal

Os navios registados no MAR beneficiam de um conjunto alargado de vantagens fiscais estabelecidas, essencialmente, no Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de Março, e nos arts. 36.º e 33.º⁽⁵⁷⁾ do Estatuto dos Benefícios Fiscais (EBF).

Existem benefícios fiscais atribuídos às sociedades que desenvolvem a actividade de transportes marítimos no âmbito da ZFM⁽⁵⁸⁾ e aos tripulantes dos navios registados no MAR.

⁽⁵⁶⁾ Esta excepção tem vindo a ser concedida casuisticamente ao longo dos últimos anos. A ausência de tripulantes com a nacionalidade requerida pelo regime e a promoção da segurança marítima a bordo dos navios têm servido de fundamento à autorização do embarque de 100% de marítimos de nacionalidade distinta daquela referida. Acreditamos, contudo, que, atenta a conjuntura económica europeia actual, a disponibilidade de marítimos de nacionalidade europeia tenderá a aumentar.

⁽⁵⁷⁾ A aplicação do art. 33.º do EBF é feita por remissão do art. 36.º do mesmo diploma e considera-se efectuada para a redacção em vigor em 31 de Dezembro de 2011, cf. n.º 4 do art. 146.º da Lei n.º 64-B/2011, de 30 de Dezembro.

⁽⁵⁸⁾ A par de outras sociedades que exercem actividades industriais e comerciais, nos termos previstos naquele art. 36.º.

No que se refere aos benefícios concedidos às sociedades, o regime estabelece que os rendimentos resultantes da sua actividade licenciada⁽⁵⁹⁾, exceptuados os derivados do transporte de passageiros ou de carga entre portos nacionais, podem beneficiar de uma taxa reduzida de imposto sobre o rendimento das pessoas colectivas (IRC) de 5% até 31 de Dezembro de 2020. O benefício da redução de taxa está, contudo, sujeito ao cumprimento de determinados requisitos.

Em primeiro lugar, deve a sociedade iniciar a sua actividade no prazo de 1 ano a contar da data do licenciamento. Ainda, esta deve proceder à criação de 1 a 5 postos de trabalho nos primeiros 6 meses de actividade e à realização de um investimento mínimo na aquisição de activos fixos corpóreos ou incorpóreos no montante de 75 mil euros, nos primeiros 2 anos de actividade. Este último requisito — referente ao investimento mínimo — poderá ser dispensado se forem criados 6 ou mais postos de trabalho nos primeiros 6 meses de actividade⁽⁶⁰⁾.

Acresce que, de acordo com este regime, o benefício a conceder fica limitado a *plafonds* máximos da matéria colectável sujeita à taxa reduzida, em função do número de postos de trabalho criados. Estes *plafonds* variam entre 2 milhões de euros, pela criação de 1 e até 2 postos de trabalho, até 150 milhões de euros, pela criação de mais de 100 postos de trabalho⁽⁶¹⁾. Isto significa que, ao montante da matéria colectável que ultrapasse o *plafond* aplicável a uma sociedade (determinado em função do número de trabalhadores), será aplicada a taxa geral de IRC em vigor na Região Autónoma da Madeira, que, actualmente, é de 25%⁽⁶²⁾ mais derrama regional⁽⁶³⁾.

Estas sociedades gozam ainda, por força da remissão genérica constante do n.º 9 do art. 36.º do EBF, de outros benefícios, nomea-

(59) Actividade que constitui o seu objecto social e em relação à qual foi emitido despacho do Secretário Regional do Plano e Finanças que autoriza o seu funcionamento no âmbito da ZFM.

(60) Cf. determina o art. 36.º, n.º 2, do EBF.

(61) De acordo com o art. 36.º, n.º 3, do EBF.

(62) Cf. art. 16.º do Decreto Legislativo Regional n.º 42/2012/M, de 31 de Dezembro, que estabelece o Orçamento da Região Autónoma da Madeira para 2013.

(63) Nos termos aprovados pelo art. 17.º do Decreto Legislativo Regional referido na nota antecedente.

damente isenção de retenção na fonte de juros pagos a não residentes⁽⁶⁴⁾, isenção de imposto de selo⁽⁶⁵⁾ e isenção de imposto municipal sobre imóveis quanto aos prédios ou parte de prédios destinados directamente à realização dos seus fins⁽⁶⁶⁾.

A par da atribuição destas vantagens fiscais de natureza especial, tratando-se de sociedades que prossigam uma actividade comercial exercida em alto mar, as mesmas beneficiam das isenções em sede de imposto sobre o valor acrescentado (IVA) previstas no art. 14.º do Código do IVA. Finalmente, enquanto sociedades Portuguesas sujeitas à generalidade das regras e princípios estabelecidos no ordenamento jurídico português, beneficiam também das Directivas comunitárias e dos acordos sobre dupla tributação ratificados pelo Estado Português⁽⁶⁷⁾.

No que se refere aos tripulantes de navios registados no MAR, estes estão isentos de imposto sobre as pessoas singulares (IRS) relativamente às remunerações auferidas nessa qualidade, enquanto tais registos se mantiverem válidos, sem prejuízo do englobamento dos rendimentos isentos, para efeitos de determinação da taxa a aplicar, conforme resulta do art. 22.º, n.º 4, do CIRS⁽⁶⁸⁾.

Ainda, de acordo com o regime do MAR, os tripulantes e as empresas proprietárias de navios registadas naquele registo não estão obrigadas a descontar para a Segurança Social⁽⁶⁹⁾, sem prejuízo, porém, de serem assegurados os sistemas de segurança decorrentes das convenções internacionais em vigor na ordem jurídica portuguesa⁽⁷⁰⁾.

(64) Nos termos e sujeito às condições impostas pelo n.º 4 do art. 33.º do EBF.

(65) Nos termos e sujeito às condições impostas pelo n.º 11 do art. 33.º do EBF.

(66) Cf. art. 44.º, n.º 1, alínea g) do EBF.

(67) Excepções feitas às Convenções celebradas com o Brasil e com os EUA que excluem as sociedades da ZFM do seu âmbito de aplicação.

(68) Cf. art. 44.º, n.º 8, do EBF.

(69) Os tripulantes que exerçam actividade em navios inscritos no MAR estão sujeitos ao regime do Seguro Social Voluntário previsto nos arts. 169.º e seguintes do Código dos Regimes Contributivos do Sistema Previdencial de Segurança Social, aprovado pela Lei n.º 110/2009, de 16 de Setembro, com a redacção dada pela Lei n.º 119/2009, de 30 de Dezembro.

(70) Cf. estabelece o art. 25.º do Decreto-Lei.

Finalmente, os actos de registo comercial relativos quer às sociedades que prosseguem a actividade de transportes marítimos no âmbito da ZFM quer aos navios registados no MAR estão isentos de quaisquer taxas ou emolumentos registrais⁽⁷¹⁾.

De referir que os navios registados no MAR estão sujeitos ao pagamento de uma taxa de registo devida com a efectivação do primeiro registo no MAR e uma taxa anual de manutenção. Ambas constituem receita da Região Autónoma da Madeira⁽⁷²⁾.

9. Conclusões

O MAR representa um elemento de dinamização e competitividade da RAM e de Portugal. No essencial, cumpriu (e tem vindo a cumprir ao longo dos anos) com os objectivos subjacentes à sua criação e é hoje internacionalmente reconhecido como um registo credível, sólido e de qualidade⁽⁷³⁾.

Apresenta um conjunto de características, requisitos e vantagens que permitem que se apresente como uma alternativa viável, estável e segura.

Não obstante, e conforme julgamos ter mostrado ao longo desta incursão sobre o subsistema do MAR, cremos que há maté-

(71) Cf. estabelece o art. 26.º do Decreto-Lei.

(72) Vide art. 27.º do Decreto-Lei.

O montante das taxas de registos e de outros serviços a prestar pelo MAR consta da Portaria n.º 134/92, de 20 de Maio, conforme alterada, no respeitante a navios de comércio, e da Portaria n.º 135/94, de 1 de Agosto, conforme alterada, no respeitante às embarcações de recreio.

O incumprimento do pagamento das taxas devidas implica o imediato cancelamento do registo. A este respeito, determina a Portaria n.º 715/89, de 23 de Agosto, no seu art. 32.º, que as certidões ou outros documentos a emitir pelo MAR relativos e necessários ao cancelamento dos registos só poderão ser entregues depois de satisfeitos os pagamentos e outros compromissos do navio, proprietário ou operador para com a Zona Franca da Madeira.

(73) De acordo com o Relatório Anual de 2011 da Paris MoU on Port State Control, o MAR consta da lista branca daquela Organização. Sobre a Paris MoU, sua missão e objectivos, vide: <www.parismou.org>.

rias em que é possível aperfeiçoar o Regime⁽⁷⁴⁾, nomeadamente através da criação de regras mais claras e modernas que permitam, por um lado, uma maior articulação normativa com o Direito Marítimo interno (já de si bastante disperso e difuso)⁽⁷⁵⁾ e, por outro lado, um ajustamento sistemático com os modelos europeus e, de uma forma geral, com a realidade internacional.

Matérias relacionadas com uma maior qualidade e eficiência na administração dos serviços prestados passam, em nosso entender, por uma reestruturação ao nível das competências e atribuições cometidas ao MAR. Julgamos que o MAR tem possibilidade de desenvolver um papel mais activo e autónomo na gestão e administração das suas competências, assegurando e promovendo a segurança marítima do mesmo modo e ao mesmo nível dos organismos centrais.

Apostar na desburocratização e simplificação de procedimentos, na criação de infra-estruturas de apoio ao Registo (locais e no estrangeiro) e na delegação de mais competências às OR (em articulação com o MAR) são alguns exemplos de medidas a desenvolver com vista à afirmação do MAR e de Portugal no quadro internacional.

Portugal tem potencial para se tornar num actor marítimo de relevo a nível global⁽⁷⁶⁾ e deve continuar a desenvolver esforços nesse sentido. A participação activa e o acompanhamento da realidade internacional são factores decisivos na tomada dessa posição⁽⁷⁷⁾.

⁽⁷⁴⁾ Sendo certo que algumas das críticas enunciadas reportam-se, também, ao regime geral adoptado pelo nosso ordenamento jurídico.

⁽⁷⁵⁾ A respeito da renovação do Direito Marítimo em Portugal, *vide* RAPOSO, MÁRIO, in Estudos sobre o Novo Direito Marítimo; Realidades Internacionais e situação Portuguesa, p. 109.

⁽⁷⁶⁾ A este respeito, *vide* Relatório Final “O Hipercluster da Economia do Mar” SaeR/ACL, Lisboa, 17 de Fevereiro de 2009.

⁽⁷⁷⁾ A este respeito, urge ratificar a *Maritime Labour Convention*. Sobre esta convenção, *vide*: <www.ilo.org>.

Bibliografia

- ALMEIDA, CARLOS FERREIRA DE, *Publicidade e Teoria dos Registos*, Livraria Almeida, 1966.
- AMÉZAGA, J. SAN JOSÉ, *Segundos Registros de Buques*, in “IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián”, Donostia, 1997.
- ARROYO MARTINEZ, IGNACIO, *Curso de Derecho Marítimo*, 2.^a ed., 2005.
- BOCZEK, BOLESŁAW ADAM, *An International Legal Study*, Harvard University Press, 1962.
- BÖHM-AMOLLY, ALEXANDRA VON, *Registo de navios*, in “II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O Navio”, CDMT/FDUL, 2012.
- COLES, RICHARD, *Ship Registration. Law and Practice*, LLP, London, Hong Kong, 2002.
- CORDEIRO, ANTÓNIO MENEZES, *Da natureza jurídica do navio*, in “II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O Navio”, CDMT/FDUL, 2012.
- CORREIA, MIGUEL MÁRIO PUPO, *Legislação sobre Registo Comercial Anotada*, Coimbra, Atlântida Editora, 1969.
- DIOGO, LUÍS DA COSTA/JANUÁRIO, RUI, *Direito Comercial Marítimo, Conceitos e Institutos de Direito Comercial Marítimo — Direito Marítimo Institucional — Direito Marítimo Aplicado*, Quid Juris, Sociedade Editora, 2008.
- DOMÍNGUEZ CABRERA, MARIA DEL PINO, *El Registro Especial de Buques de Canarias*, in “El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales”, DILEX S.L., 2005.
- ESTEVES, JOSÉ M. P. VASCONCELOS, *Fretamento de navio para transporte de mercadorias*, in “I Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O contrato de transporte marítimo de mercadorias”, CDMT/FDUL, 2008.
- FALKANGER, THOR/BULL, HANS JACOB/BRAUTASET, LASSE, *Scandinavian Maritime Law, The Norwegian Perspective*, 3.rd ed., Universitetsforlaget, 2011.
- GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUÍS/RUIZ SOROA, JOSÉ MARIA, *Manual de derecho de la navegación marítima*, 2.^a ed., Marcial Pons, 2002.
- GOMES, M. JANUÁRIO DA COSTA, *O ensino do Direito Marítimo. O soltar das amarras do Direito da Navegação Marítima*, 2005.
- , *Leis Marítimas — Direito Interno Institucional — Direito Interno Material — Convenções e Documentos Internacionais — Direito Comunitário*, Almedina, Coimbra, 2004.

- LEDESMA, CARMEN ALONSO, *El estatuto jurídico del buque*, in “IV Jornadas de Derecho Marítimo de San Sebastián”, Donostia, 1997.
- MARTÍNEZ JIMÉNEZ, MARIA ISABEL, *Abanderamiento y nacionalidad del buque*, in “Estudios de Derecho Marítimo en Homenaje a Ricardo Vigil Toledo”, pp. 119-247, Bosh, Barcelona, 2000.
- PINHEIRO, LUÍS LIMA, *O navio em Direito Internacional*, in “II Jornadas de Lisboa de Direito Marítimo. O Navio”, CDMT/FDUL, 2012.
- PULIDO BEGINEZ, JOSÉ LUÍS, *Instituciones de Derecho de la Navegación Marítima*, 2009.
- RAPOSO, MÁRIO, *Estudos sobre o novo direito marítimo — Realidades internacionais e situação portuguesa*, Coimbra Editora, Coimbra, 1999.
- RIVACOBÁ, RAMÓN DURÁN, *Proyección registral del Buque*, in “Estudios de Derecho Marítimo”, José Luis García-Pita y Lastres (Director) e María Rocío Quintáns Eiras/Angélica Díaz de la Rosa (Editoras), Aranzadi, 2012.
- RUIZ SOROA, JOSÉ MARIA, *Manual de Derecho Marítimo: El Buque, El Naviero, Personal Auxiliar*, HAEE/IVAP, 1990.
- VIDIGAL, CARLOS, *Breve Apontamento sobre o Registo de Navios*, in “Revista Jurídica”, n.º 24, Abril 2001, AADFL.
- XAVIER, ALBERTO, *Direito Tributário Internacional*, 2.ª ed. actualizada, Almedina, 2007.

Outras fontes utilizadas

- Centro Internacional de Negócios da Madeira / Sociedade de Desenvolvimento da Madeira: <<http://www.abc-madeira.com>>.
- Comissão Europeia: <<http://ec.europa.eu>>.
- International Labour Organization: <<http://www.ilo.org>>.
- International Maritime Organization: <<http://www.imo.org>>.
- International Transport Workers’ Federation: <<http://www.itfglobal.org>>.
- Norwegian International Ship Register: <<http://www.nis-nor.no>>.
- O Hipercluster da Economia do Mar — Relatório Final, SaeR/ACL, Lisboa, 17 Fevereiro de 2009: <[http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar\(5\).pdf](http://www.cienciaviva.pt/img/upload/Hypercluster%20da%20Economia%20do%20Mar(5).pdf)>.

Parecer da Direcção-Geral dos Registos e Notariado P. R. Co. 10/2006 DSJ-CT, homologado por despacho do Senhor Director-Geral, em 26.3.2007.

Parecer n.º 4/97 da Procuradoria-Geral da República, in Diário da República, II Série, n.º 269, de 20 de Novembro de 1997.

Paris Memorandum of Understanding on Port State Control: <<http://www.parismou.org>> Rochdale Report, Committee of Enquiry into Shipping: Report, London, HMSO 1970.