

PORTUGAL

O REGISTO INTERNACIONAL DE NAVIOS DA MADEIRA («MAR») ALGUMAS NOTAS

O Registo Internacional de Navios da Madeira («MAR»). Algumas Notas

O MAR, segundo registo de navios em Portugal, destinado a estancar a saída de embarcações do país e a atrair novos armadores, tem-se revelado um caso de sucesso. Interessa, assim, explorar algumas das questões mais frequentes sobre o seu regime. Interessa igualmente contrapor o regime do MAR ao do registo convencional de navios vigente em Portugal, identificando alguns problemas e usando o MAR como ensaio para soluções.

PALABRAS CLAVE

Registo de navios, Segundo registo, Zona Franca da Madeira, Duplo registo, Hipotecas de navios.

International Shipping Register of Madeira - Some Comments

The International Shipping Register of Madeira («MAR») was created as a second ship register in Portugal. On the one hand, it was intended to prevent ships from moving to flags of convenience. On the other hand, it was aimed at attracting new ship-owners. Over the years, MAR has proved to be very successful. This article will address some of the frequently asked questions on the MAR regime. It will also compare MAR's regime to the ordinary ship register regime in Portugal, identifying some problems and using MAR as an example for solutions.

KEY WORDS

Ship register, Second register, Free Trade Zone of Madeira, Double register, Ship mortgages.

Fecha de recepción: 15-9-2016

Fecha de aceptación: 30-10-2016

1. O MAR. INTRODUÇÃO E QUADRO LEGAL

O MAR foi criado pelo Decreto-Lei n.º 96/89, de 28 de março, o qual atualmente se encontra republicado pelo Decreto-Lei n.º 234/2015, de 13 de outubro («DL 96/89») e ao qual se reporta qualquer disposição legal de aqui em diante indicada sem menção da origem. O quadro legal é complementado pela Portaria n.º 715/89, de 23 de agosto («Regulamento MAR»), que pretende, designadamente, harmonizar os atos de registo e certificação do MAR com os das demais entidades nacionais com competências análogas. Relativamente à inscrição de embarcações de recreio no MAR, interessa igualmente o Decreto-Lei n.º 192/2003, de 22 de agosto («Regulamento ER»).

Em traços gerais, o MAR caracteriza-se como um segundo registo de navios. Tal significa que o MAR beneficia de um regime específico, que o distingue do registo convencional de navios em Portugal. Esse regime específico é marcado por determinadas vantagens.

A noção de segundo registo, contudo, não coincide com a definição de bandeira de conveniência. Com efeito, o êxito do MAR resulta da conciliação alcançada entre condições atrativas para os armadores, que passam por princípios de desburocratização e redução de custos, com os níveis elevados de segurança exigíveis pelas convenções internacionais

aplicáveis. As bandeiras de conveniência, em oposição, sofrem frequentemente de conotações negativas, por não corresponderem aos padrões de navegação e de proteção laboral e ambiental exigíveis.

Conforme o próprio preâmbulo do DL 96/89 assinala, a criação do MAR integrou-se numa tendência europeia de criação de segundos registos. A causa comum foi precisamente a saída de embarcações para bandeiras de conveniência. Em Portugal, a solução adotada para estancar a saída de embarcações e atrair novos armadores encontrou contexto na Zona Franca da Madeira («ZFM»).

O presente artigo, sem pretensões de especial sistematicidade ou exaustão, visa analisar alguns dos tópicos que frequentemente surgem numa primeira abordagem ao MAR. Interessa, assim, percorrer os principais requisitos para acesso ao MAR. Por outro lado, interessa também entender algumas das soluções jurídicas adotadas pelo regime do MAR, em contraste e aproximação com o regime do registo convencional.

Com efeito, e como é amplamente sabido, o direito marítimo em Portugal padece de algum marasmo, que impede a existência de um sistema coeso e atual, com repercussões também a nível do registo de navios. O MAR, até pela sua vocação comercial, empenha-se em oferecer uma superior segurança jurídica, bem como soluções mais atrativas para armadores e financiadores.

1.1 · O registo de navios. O sistema de duplo registo

O registo convencional de embarcações mercantes em Portugal apresenta-se como um sistema de duplo registo. A solução resulta do n.º 3 do artigo 72.º do Decreto-Lei n.º 265/72, de 31 de julho («Regulamento Geral das Capitánias»).

O duplo registo significa, em traços gerais, que as embarcações estão sujeitas a um registo de natureza administrativa e técnica, designado «*registo de propriedade*» ou matrícula, bem como a registo comercial.

Numa explicação simplista, o primeiro desses registos corresponderá a uma inscrição do direito de propriedade e o segundo à inscrição dos factos que constituem esse direito de propriedade. O primeiro é efetuado nas capitánias (ou mais exatamente, nas repartições marítimas da Autoridade Marítima Nacional) e o segundo é levado a cabo nas conservatórias do registo comercial. O registo de propriedade permite ao navio arvorar bandeira portuguesa, nos termos do artigo 120.º do Regulamento Geral das Capitánias. Como resultado desse registo, é emitido o livrete ou título de propriedade da embarcação. Do prisma dos direitos reais, por seu lado, interessa sobretudo o registo comercial, sendo que a matrícula comercial do navio será em última instância averbada no referido livrete da embarcação.

Assinala-se que o registo comercial das embarcações mercantes é efetuado nos termos de um antigo código de registo comercial e respetivo regulamento, constantes respetivamente do Decreto-Lei n.º 42644, de 14 de novembro de 1959 («CRCom Navios») e do Decreto n.º 42645, também de 14 de novembro de 1959 («Regulamento Navios»). Com efeito, a revogação desses diplomas operada pelo Decreto-Lei n.º 403/86, de 3 de dezembro, ressaltou expressamente, no seu n.º 2 do artigo 5.º, que as disposições referentes a navios manter-se-iam em vigor até à publicação de nova legislação sobre a matéria.

Por outro lado, assinala-se que, no que concerne ao registo das hipotecas, e por força da remissão do artigo 585.º do Código Comercial, aplicar-se-ão também as disposições relativas a hipotecas sobre prédios que não se revelem incompatíveis e, nos termos do artigo 19.º do CRCom Navios, também o Código do Registo Predial.

Nos termos do artigo 88.º do Regulamento Navios, nenhum facto respeitante aos navios pode ser defi-

nitivamente registado sem que seja apresentado o título de propriedade do navio. Assim, o registo de natureza administrativa antecede forçosamente o registo comercial.

O MAR comunga do princípio do duplo registo e, em maior ou menor extensão, o esquema e os diplomas acima referidos a propósito do registo comercial de embarcações encontram também aplicação no MAR.

Contudo, no caso concreto do MAR, o registo de natureza técnica compete precisamente à entidade comumente designada MAR, nos termos das diferentes alíneas do n.º 1 do artigo 3.º do DL 96/89. Já o registo comercial está exclusivamente a cargo da Conservatória de Registo Comercial Privativa da Zona Franca da Madeira («CRCZFM»), criada pelo Decreto-Lei n.º 234/88, de 13 de setembro, conforme disposto no n.º 2 do artigo 1.º do DL 96/89.

Clarifica-se que, por força do registo no MAR, a embarcação passará a arvorar bandeira portuguesa, nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do DL 96/89 e o seu título de propriedade será emitido. O registo na CRCZFM, por seu lado, permitirá o registo dos factos que consubstanciam direitos reais, como de propriedade ou hipoteca.

Por outro lado, assinala-se que, no âmbito do MAR, o sistema de duplo registo não está reservado às embarcações mercantes, sendo também aplicável às embarcações de recreio, nos termos do DL 96/89 e do Regulamento ER.

Finalmente, e de forma lateral em sede de registo de navios, chama-se também a atenção para o estatuto legal do navio, previsto no Decreto-Lei n.º 201/98, de 10 de julho («Estatuto Legal do Navio»), bem como para o Decreto-Lei n.º 150/88, de 28 de abril («DL 150/88»), o qual estabelece o regime ordinário de aquisição e alienação de embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares, bem como para o Decreto-Lei n.º 287/83, de 22 de junho («DL 287/83»), que estabelece o regime de registo temporário de navios.

2· ALGUMAS QUESTÕES

2.1· Quem pode registar navios no MAR?

Por um lado, podem registar navios no MAR quer pessoas coletivas, quer pessoas singulares. As alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 17.º do DL 96/89 sustentam esse entendimento, ao regular as obriga-

ções de identificação das entidades requerentes de registo para cada um desses cenários.

Por outro lado, o artigo 15.º do DL 96/89 dispõe que podem registar navios no MAR quer entidades licenciadas no âmbito da ZFM, quer entidades que não integrem esse âmbito institucional.

Aqui reside, em grande medida, o cariz aberto e internacional do MAR, ao permitir que entidades não licenciadas no âmbito da ZFM, com sede em Portugal ou no estrangeiro, promovam no MAR o registo dos seus navios.

Quanto a essas entidades, assinala-se contudo que se estas tiverem o seu domicílio ou sede fora da Região Autónoma da Madeira (i.e., noutra local de Portugal ou em qualquer outro país), deverão dispor de representante local, com poderes, entre outros, para receber citações, bem como escolher um domicílio particular para o efeito. Esta obrigação resulta dos n.ºs 2 e 3 do artigo 11.º do DL 96/89, aplicáveis por força do n.º 3 do artigo 17.º do mesmo diploma.

Relativamente às entidades efetivamente licenciadas no âmbito da ZFM, chama-se a atenção para os artigos 8.º, 11.º e 12.º, quanto à sua caracterização e às obrigações de representação local.

Finalmente, esclarece-se que estes critérios de legitimidade são válidos quer para o registo permanente de navios no MAR, quer para o registo temporário, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 15.º do DL 96/89.

2.2 · Que embarcações podem ser registadas no MAR?

O MAR é competente para o registo de navios de comércio e de embarcações de recreio, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º do DL 96/89. Por outro lado, o conceito de navio é expressamente definido pela alínea e) do artigo 5.º, como correspondendo a «*toda a embarcação de comércio ou de recreio que opere no meio ambiental marinho, incluindo plataformas fixas ou flutuantes, embarcações auxiliares e rebocadores*». As embarcações de pesca estão, assim, excluídas do âmbito do MAR.

Por outro lado, nos termos do artigo 2.º do Regulamento MAR, o registo de um navio no MAR poderá ser recusado tendo em consideração o tipo, a atividade comercial ou a idade do navio. A apreciação destes fatores competirá à Comissão Técnica do MAR.

2.3 · Quais os registos de navios admitidos pelo MAR? Qual o significado do registo de fretamento a casco nu?

O MAR admite o registo de propriedade, também designado por registo definitivo, e o registo de fretamento a casco nu, correspondente ao registo temporário.

Fazendo apelo ao conceito de sistema de duplo registo acima abordado, o registo do fretamento a casco nu consiste numa dissociação entre o registo administrativo, que permite ao navio arvorar a bandeira Portuguesa, e o registo comercial.

No âmbito do regime convencional, a figura encontra-se prevista e regulada no DL 287/83, o qual permite que, mediante autorização ministerial, as embarcações de comércio tomadas a casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos, sejam temporariamente inscritas nas repartições marítimas, nos termos do Regulamento Geral das Capitanias. As embarcações assim registadas têm direito a usar a bandeira portuguesa, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º do mesmo DL 287/83.

O MAR admite o mesmo mecanismo, em termos mais amplos. Com efeito, o MAR não exige autorização ministerial, nem opção de compra, nem que o afretador corresponda a um armador nacional. Nestes termos, o MAR permite que nele sejam registados os navios tomados de fretamento a casco nu por qualquer das entidades que teria legitimidade para registar a propriedade, nos termos expostos no ponto 2.1 *supra*. Tal registo deve, em qualquer caso, ser devidamente autorizado pelo proprietário do navio e pela autoridade competente do país de origem. Os navios temporariamente registados no MAR passam a arvorar a bandeira portuguesa nos termos do n.º 2 do artigo 6.º do DL 96/89.

Os navios que arvoram a bandeira portuguesa por força do seu registo temporário – no regime convencional ou no MAR – não estão sujeitos a registo comercial. Do prisma teleológico, não existem factos que modifiquem a propriedade do navio, que permanecerá presumivelmente inscrita noutra registo. Igualmente, as garantias reais que incidam sobre o navio, bem como os privilégios creditórios, serão em princípio regidos pelas regras aplicáveis nesse outro registo. A situação não é, no entanto, inequívoca e dependerá, em qualquer caso, das normas de conflito que sejam convocadas em cada momento.

Apesar de os navios temporariamente registados estarem isentos de registo comercial, chama-se a

atenção para que, no âmbito do registo convencional, existe a obrigação de inscrever o contrato de fretamento no registo comercial, com referência à matrícula do afretador, nos termos da parte final do n.º 2 do artigo 7.º do DL 287/83. Uma vez que o referido DL 287/83 exige que o afretador corresponda a um armador nacional, a obrigação poderá ser devidamente cumprida.

No âmbito do MAR, a regra de inscrição do contrato de fretamento no registo comercial encontrará, quanto muito, uma aplicação limitada. Com efeito, ao permitir-se um leque amplo de afretadores, incluindo armadores nacionais não incluídos na ZFM e armadores estrangeiros, que carecem de matrícula na CRCZFM, parece admitir-se um total princípio de não inscrição do contrato de fretamento no registo comercial. Com efeito, nesses casos não existirá uma matrícula comercial do armador, com referência à qual o contrato de fretamento seria inscrito.

Referimo-nos até agora ao registo, no MAR, de navios tomados em fretamento a casco nu. Será o chamado *bareboat charter in*. No entanto, o MAR admite igualmente a saída de navios da bandeira nacional, mantendo-se o registo comercial na CRCZFM. Serão os casos de *bareboat charter out*, expressamente admitidos pelo artigo 18.º do DL 96/89.

Finalmente, e conforme se começou por dizer, o registo de navios tomados em fretamento a casco nu é temporário. No âmbito convencional, e nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do DL 287/83, a autorização ministerial competente fixará o prazo do registo temporário, que não deverá ser superior a cinco anos, podendo no entanto ser prorrogado.

O DL 96/89, pese embora refira expressamente que o registo será temporário, no seu n.º 2 do artigo 15.º, não prevê um prazo específico. Tem assim tido aplicação o prazo de cinco anos, prorrogável, do DL 287/83.

Como última nota, refira-se que o ordenamento jurídico português conhece igualmente o registo de navios em construção. O DL 96/89, na alínea a) do n.º 1 do artigo 3.º, refere expressamente o registo dos contratos de construção.

2.4 · Qual é a diferença entre registo temporário e provisório?

Conforme exposto no ponto 2.3, o registo temporário corresponde a um registo de bandeira, moti-

vado por um fretamento a casco nu. Trata-se de um registo temporalmente balizado, por exigência legal, e, em qualquer caso, naturalmente dependente da duração do contrato de fretamento.

O registo provisório, por seu lado, reporta-se ao registo de propriedade. O seu objetivo será, portanto, o registo definitivo da embarcação. Desta forma, o registo provisório de propriedade afirma-se como uma fase eventual do registo de propriedade, tendente à posterior conversão do registo em definitivo, em determinado prazo.

No âmbito do regime convencional, o registo provisório encontra-se expressamente previsto no artigo 75.º do Regulamento Geral das Capitanias, bem como no DL 150/88, relativo à propriedade do navio, quanto a embarcações de comércio, rebocadores e embarcações auxiliares adquiridas no estrangeiro e registadas nos consulados Portugueses. Nos termos do n.º 4 do artigo 7.º do referido DL 150/88, esse registo provisório fica sujeito a um prazo de seis meses.

No âmbito do MAR, o DL 96/89 prevê também, no n.º 1 do seu artigo 16.º, que os navios e os factos referentes às hipotecas podem ser provisoriamente registados nos consulados de Portugal. Contudo, o n.º 2 do mesmo artigo relega o tempo de vigência do registo provisório e os requisitos necessários à sua conversão em definitivo para decreto regulamentar, que à data de hoje ainda não surgiu.

Por outro lado, ainda no âmbito do MAR, o Regulamento ER prevê expressamente, no seu artigo 4.º, a possibilidade de registo provisório. Resulta claramente da conjugação dessa disposição com o artigo 5.º do Regulamento ER que o registo provisório poderá ser instruído com um conjunto reduzido de documentos essenciais. Nos termos do n.º 2 do artigo 4.º do Regulamento ER, o registo provisório das ER está sujeito a um prazo de 90 dias.

Não obstante alguma falta de clareza sobre o regime aplicável, a prática diz-nos que o registo provisório é tramitado diretamente no MAR e que o MAR procede ao registo provisório, emitindo o respetivo título de propriedade, com o prazo de validade de três meses.

Em acréscimo ao registo (provisório) no MAR, haverá também que ter em conta o registo na CRCZFM.

Atendendo à multiplicidade de agentes e jurisdições normalmente envolvidas na aquisição e financiamento de navios registados no MAR, como porta-

-contentores ou petroleiros, bem como à necessidade de efetuar o registo na data da transação por imperativos logísticos ou negociais, será muitas vezes inevitável que o registo apresentado na data da aquisição seja qualificado como provisório por dúvidas, as quais posteriormente terão que ser removidas.

O registo provisório tem assim lugar (e utilidade) nos casos em que é inevitável alguma incompletude na documentação jurídica a submeter, a qual terá que ser, naturalmente, valorada caso a caso pela CRCZFM, como fundamento de recusa para o registo ou de provisoriedade.

Finalmente, chama-se também a atenção para o registo provisório das hipotecas.

O artigo 591.º do Código Comercial refere expressamente a possibilidade de registo provisório de hipotecas, com especificação das quantias que sobre o navio possam levantar-se durante a viagem. Numa outra perspetiva, o n.º 2 do artigo 12.º e a alínea l) do artigo 68.º do CRCom Navios, bem como o n.º 1 do artigo 51.º do Regulamento Navios, referem-se expressamente a hipotecas provisórias, no âmbito da construção dos navios.

No contexto do MAR, o DL 96/89, no já referido n.º 1 do artigo 16.º, dispõe que as hipotecas relacionadas com os navios podem ser provisoriamente registadas nos consulados, inexistindo no entanto regulamentação que concretize os termos desse registo.

Independentemente destas previsões e suas deficiências, parece-nos que as hipotecas (provisórias) sobre navios deverão ser admitidas, por via do artigo 585.º do Código Comercial, pelo menos nos mesmos termos em que sejam admitidas sobre os prédios.

Neste contexto, assinalamos uma especial expressão das hipotecas provisórias por natureza, no âmbito de registos de navios na CRCZFM provisórios por dúvidas.

Com efeito, nos casos em que o registo da aquisição na CRCZFM é qualificado como provisório, a hipoteca subsequentemente registada terá que ser qualificada como provisória por natureza, nos termos do n.º 2 do artigo 96.º do Código do Registo Predial, aplicável por remissão do artigo 585.º do Código Comercial e do artigo 19.º do CRCom Navios.

Nestes casos, e para os financiadores, a principal vantagem do registo da hipoteca como provisória é a garantia da prioridade no registo, por via dos n.ºs 1 e 3 do artigo 6.º do Código do Registo Predial, após a conversão do registo em definitivo.

2.5 · Qual a documentação (jurídica) necessária para registo?

A documentação necessária para registo de um navio no MAR terá que ser comprovada caso a caso. Com efeito, diferentes variáveis – como tratar-se de uma nova construção ou de uma aquisição em segunda mão, haver diferentes jurisdições envolvidas... – vão determinar, em última instância, qual a documentação a ser submetida.

Em qualquer caso, e como primeira aproximação, para o registo de propriedade de nova construção, normalmente será necessária a procuração designando representante local (se aplicável, conforme exposto no ponto 2.1), a declaração de venda (*bill of sale*) e eventualmente o protocolo de entrega e aceitação (*protocol of delivery and acceptance*), bem como o certificado do construtor (*builder's certificate*). Em casos de aquisição derivada, será também normalmente necessário um certificado do registo anterior atestando a propriedade e a ausência de ónus sobre o navio, bem como o certificado de cancelamento (*deletion certificate*). Também poderão ser exigidas certidões de registo comercial atualizadas quanto ao titular do navio.

Quanto à formalização da documentação, e como observação genérica, será normalmente necessária intervenção notarial (termo de autenticação ou reconhecimento de assinaturas, com expressa menção da qualidade e poderes para o ato), apostila ou legalização, conforme aplicável, e tradução certificada para português.

Quanto à declaração de venda (*bill of sale*), assinala-se que o DL 96/89 prevê especificamente, no seu artigo 14.º, que o documento seja formalizado com o reconhecimento da assinatura do vendedor, com menção à qualidade e poderes para o ato.

No regime convencional, teria que conjugar-se a regra constante do n.º 3 do DL 150/88, que contém exigências semelhantes, com o artigo 10.º do DL 201/98, que exige o reconhecimento presencial das assinaturas dos outorgantes nos contratos relativos a direitos reais sobre o navio. Será de atender também aos artigos 85.º e 87.º do Regulamento Navios, sendo que este último exige um documento autêntico ou autenticado, comprovativo da aquisição, ou mesmo certidão da escritura pública. Pese embora a vigência de algumas destas disposições possa ser questionada recorrendo a princípios de aplicação da lei no tempo, a sua conjugação constrói definitivamente um quadro mais pesado para a formalização do *bill of sale*.

Finalmente e quanto à documentação técnica, chama-se a atenção para o Regulamento MAR, designadamente para o seu artigo 1.º que detalha a documentação e informação que deverá ser entregue com o pedido inicial de registo, bem como para o artigo 3.º desse Regulamento MAR que determina que os formulários e documentação necessária deverão ser objeto de publicação.

2.6 · Quais as características específicas das hipotecas sobre navios registados no MAR?

O DL 96/89 prevê um regime especialmente flexível para as hipotecas.

Por um lado, o n.º 4 do artigo 14.º permite que as partes designem a lei aplicável à hipoteca. Assim, a hipoteca poderá ficar sujeita a lei diferente da portuguesa, referência que deverá ser inscrita em conjunto com o registo da hipoteca. Caso as partes façam valer esta possibilidade, o pedido de registo deverá ser instruído com cópia da legislação aplicável traduzida e assinada pelas partes.

Quanto à formalização, o n.º 2 do artigo 14.º exige documento assinado pelo titular do navio, com reconhecimento da assinatura, com menção à qualidade e poderes para o ato. No regime convencional, haveria que ter em atenção, designadamente, o artigo 588.º do Código Comercial que exige instrumento público, bem como o já referido artigo 10.º do DL 201/98, que presumivelmente terá revogado de forma tácita a referida disposição do Código Comercial.

Por fim, assinala-se que no âmbito do MAR, as hipotecas sujeitas a lei portuguesa (pelo menos aquelas que ficam sujeitas a lei portuguesa por ausência da designação da lei aplicável) não ficam sujeitas à modalidade do direito de expurgação prevista na alínea b) do artigo 721.º do Código Civil, nos termos do n.º 8 do artigo 14.º do DL 96/89.

2.7 · Quais as principais vantagens associadas ao registo de navios no MAR?

O MAR e a ZFM permitem o acesso a determinados benefícios de natureza fiscal e de segurança social, que não cumpre agora analisar.

Por outro lado, os navios registados no MAR têm acesso à cabotagem continental e insular no âmbito da União Europeia. Em acréscimo, Portugal está atualmente na lista branca do Memorando de Paris, o que representa uma mais-valia para os navios inscritos no MAR.

Finalmente, existe isenção de taxas ou emolumentos para os atos de registo comercial previstos no DL 96/89, nos termos do seu artigo 26.º.

3 · CONCLUSÕES

O MAR oferece, indubitavelmente, condições atrativas para armadores e para financiadores. Enquanto os primeiros beneficiam diretamente das vantagens – fiscais, de navegação, etc. – associadas ao MAR, os segundos encontram um sistema desburocratizado, célere, dotado de suficiente segurança jurídica e consciente da importância de que se reveste o direito real de hipoteca sobre os navios no âmbito do financiamento destes ativos.

Em comparação com o regime convencional de registo, o MAR apresenta-se como um regime mais recente e sistematizado.

No entanto, e como segundo registo, o MAR não vive absolutamente isolado. Tal transparece especialmente no artigo 29.º do DL 96/89, o qual prevê que, até à entrada em vigor de legislação complementar, aplicar-se-á no MAR a legislação vigente sobre as matérias em questão.

Assim, parece-nos que o rumo para Portugal terá que passar forçosamente por uma atualização do regime aplicável ao registo de navios. O MAR, enquanto segundo registo, deverá naturalmente manter as características diferenciadoras que o tornam especialmente competitivo. No entanto, parece-nos imperativo assumir que a existência de um sistema coeso de registo, dotado de segurança jurídica – quer a nível do registo convencional, quer a nível do MAR – é possível e que não deve ser encarada como um *plus* comercial exclusivo do segundo registo, mas sim como uma exigência do Estado de Direito.

MARIA JOÃO DIAS*

* Advogada do Departamento de Mercantil da Uría Menéndez - Proença de Carvalho (Porto).