ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ADMITIDO, NUMERE-SE E
PUBLIQUE-SE
Baixa à Comissão: de Economia
Para parecer até 2009/06/08
2009/05/19
O Presidente,

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA
Gabinete do Presidente

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
À SESSÃO
2009/05/19
O Presidente,

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
Dá-se conhecimento ao Governo
2009/05/19
O Presidente,

Exmo. Senhor,
Chefe de Gabinete de S.Exa. o Presidente
da Assembleia Legislativa Regional dos Açores

Para efeitos do nº 2 do Artº 229º da Constituição da República Portuguesa e do artº 142º do Regimento da Assembleia da República, encarrega-me Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República de enviar cópia das seguintes iniciativas:

- PROPOSTA DE LEI 280/X – "APROVA A LEI DOS PORTOS";
- PROPOSTA DE LEI 281/X – "APROVA A LEI DA NAVEGAÇÃO COMERCIAL MARÍTIMA".

Com os melhores cumprimentos,

O CHEFE DE GABINETE

(Eduardo Ambar)

Palácio de S. Bento, 13 de Maio de 2009

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES
ARQUIVO
Entrada 2406 Proc. Nº 02.08
Data: 09/05/19 Nº 33/IX

466/GPAR/09-pc

Palácio de S. Bento - 1249-068 Lisboa

Proposta de Lei n.º 280/X

Iniciativa: GOVERNO

Assunto: APROVA A LEI DOS PORTOS.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

D.A.P/GOV.

X LEGISLATURA (2005/2009)

4S SESSÃO LEGISLATIVA

ADMITIDO. NUMERE-SE
E PUBLIQUE-SE.
Baixa à 9 ª Comissão
13/5/09
O PRESIDENTE,

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Ouvir RAs

Proposta de Lei n.º 280/X

PL 165/2009

2009.04.30

Exposição de Motivos

A Lei dos Portos (LP) visa codificar a disciplina jurídica das actividades de cariz portuário e de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias nas áreas portuárias que se encontrem sob jurisdição das autoridades portuárias, abrangendo as áreas de reserva e de expansão, bem como consagrar soluções modernas que permitam uma gestão eficiente do sector portuário e a competitividade dos portos nacionais.

Obtém-se, assim, um enquadramento jurídico moderno e inovador, aperfeiçoando algumas disposições normativas já existentes e estabelecendo novas regras mais adequadas à competitividade que se pretende para o sector.

O mar tem desempenhado, desde sempre, um papel crucial na estratégia geopolítica nacional, actuando como um elemento determinante na afirmação de Portugal no Mundo. Agora, como no passado, Portugal deve tirar partido da sua longa linha de costa, das potencialidades da sua zona económica exclusiva, bem como da respectiva localização na fronteira oeste da Europa, zona de confluência do tráfego marítimo proveniente dos sete cantos do mundo. Neste contexto, o sector marítimo-portuário desempenha um papel fundamental, tendo as orientações estratégicas para o sector sido definidas levando em consideração a necessidade de uma política integrada de transportes, assente na mobilidade sustentável e numa visão de médio-longo prazo.

Proposta de Lei n.º _____

Pretende-se, deste modo, integrar os portos portugueses na cadeia logística de transportes numa perspectiva intermodal de forma a captar tráfegos para modos de transporte menos poluentes, visando a obtenção de um sistema sustentável, tanto do ponto de vista económico-financeiro, como do social e do ambiental.

É neste âmbito que se justifica e impõe a aprovação da LP, que cria um quadro normativo para o sector marítimo-portuário, o qual assegura uma simplificação legislativa e estabelece um ordenamento transparente, harmonizado, sustentável e flexível, garantindo a competitividade dos portos nacionais com o exterior.

Tendo em vista um modelo de gestão portuária mais eficaz e eficiente, a LP clarifica as funções a prosseguir pelos sectores público e privado. Ao primeiro cabe a responsabilidade dos serviços públicos, a gestão do domínio público e o exercício de poderes de autoridade, enquanto que o segundo é responsável pela actividade de prestação de serviços portuários num quadro concorrencial e competitivo. Importa, assim, assegurar uma clara separação das funções de regulação, de gestão e de operação na organização do novo quadro institucional do sector.

Atendendo às atribuições do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), enquanto entidade reguladora e com funções de planeamento estratégico e de apoio ao Governo, a LP consolida as disposições existentes e reforça a posição do IPTM, I. P., enquanto órgão de cúpula do sector marítimo-portuário, tendo como objectivos primordiais a protecção dos direitos e interesses dos utilizadores dos portos nacionais e a eficiência das actividades sujeitas à regulação.

Proposta de Lei n.º _____

A responsabilidade pela gestão dos principais portos é conferida, na linha da tradição nacional, às administrações portuárias, as quais assumem a natureza jurídica de sociedades anónimas, de capitais exclusivamente públicos, reforçando-se a sua natureza empresarial de gestão, tendo em vista a melhoria da respectiva eficiência económica e a promoção de uma política comercial em articulação com os agentes privados, designadamente concessionários, assentes em critérios de eficácia e rigor, focalizando a sua intervenção na vocação central inerente às respectivas atribuições e competências (a exploração dos portos comerciais), sem prejuízo, contudo, de poderem desenvolver outras actividades que não a ponham em causa. Pretende-se, ainda, consagrar regras que assegurem a necessária articulação do desempenho das administrações portuárias com a actividade do IPTM, I. P., enquanto organismo regulador do sector portuário, tendo em vista a concorrência e a colaboração como estratégia de resposta para a concorrência em mercados globais.

Importa, pois, consagrar o modelo de gestão dos portos comerciais mediante a aposta na consolidação do modelo de gestão *landlord port*, na *co-opetition*, no reforço da participação da iniciativa privada na exploração da actividade portuária e na criação de um quadro de transparência na atribuição de concessões. Para alcançar os objectivos mencionados, a LP visa:

- Aperfeiçoar os normativos constantes de legislação que regula as concessões, tendo em atenção o enquadramento geral das parcerias público-privadas, a experiência adquirida através das concessões já efectuadas neste e noutros sectores, e a evolução verificada em domínios da gestão portuária;
- Melhorar o acompanhamento da exploração portuária concessionada;
- Promover a participação da iniciativa privada na exploração portuária, nomeadamente nos actuais portos secundários, procedendo à respectiva concessão quando tal for viável;

- Reforçar a iniciativa privada na prestação dos serviços portuários em geral, pelo método mais adequado às condições do mercado, promovendo-se a melhoria da qualidade dos serviços, definindo os requisitos e as condições técnicas de base para a sua prestação;

- Melhorar a qualidade do regime jurídico das novas concessões, aprovando as respectivas bases, permitindo-se a melhoria das propostas dos concorrentes tendo em vista a eficiência e a transparência da actividade concessionada.

A LP consagra soluções de gestão adequadas para os portos secundários sem componente comercial, apostando na proximidade e afinidade, potenciadoras de sinergias e de economias de escala e complementaridade entre portos. Estabelecem-se, assim, as medidas destinadas a maximizar o aproveitamento dos portos e infra-estruturas de apoio à pesca e à navegação de recreio e de desporto, sendo de destacar o seguinte:

- A contratualização da exploração deste tipo de portos e de infra-estruturas, designadamente com municípios, associações de municípios e entidades privadas;

- A redefinição das áreas de jurisdição portuária;

- A definição de soluções abertas, flexíveis e especializadas, bem como a possibilidade das entidades com responsabilidades na gestão territorial poderem de algum modo intervir na gestão dessas infra-estruturas.

A LP enuncia o conceito de domínio portuário. Regulam-se os modos e os títulos de utilização e exploração do domínio público portuário. No primeiro caso, a LP consagra e prevê o regime jurídico das licenças e dos contratos de concessão de uso privativo, enquanto que, no segundo, se consagra o regime jurídico das concessões de serviço público. A LP trata das especificidades de regime do domínio público portuário, nomeadamente para o domínio público hídrico, nos termos da delegação conferida pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, que aprovou a Lei da Água, criando, contudo, algumas particularidades em função da especificidade da actividade e da entidade gestora.

Proposta de Lei n.º _____

A LP identifica, ainda, e, em alguns aspectos, regula os procedimentos de atribuição de títulos de utilização e exploração do domínio público portuário.

A LP não trata a matéria do trabalho portuário, pois, apesar de estar directamente relacionada com a actividade, não integra o conceito de actividade portuária, razão pela qual o Governo entende que a mesma deve ser objecto de regulamentação autónoma, tal como sucede actualmente. Assim, e pela importância desta matéria, o Governo vai criar uma comissão interministerial, composta por elementos representantes dos Ministérios das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e da Solidariedade Social, com a participação dos parceiros sociais, com o objectivo de tratar as especificidades do trabalho portuário.

A LP aprova as bases das concessões da actividade de operação portuária, que servem de modelo para as demais concessões portuárias a atribuir no domínio público portuário.

A LP consagra os princípios do regime económico do sector marítimo-portuário, consubstanciado na autonomia da gestão, no auto-financiamento, na optimização da gestão económica, na concorrência e na competitividade. Disciplina, ainda, a auto-suficiência económica e financeira das entidades gestoras, e a cobertura de custos de exploração pelos utilizadores dos serviços.

Consagra, ainda, o regime jurídico do tarifário, componente essencial da competitividade portuária, bem como os seus princípios, as medidas de harmonização de procedimentos de aplicação das tarifas nos diferentes portos pelas diferentes autoridades, a regulação na fixação e aplicação de tarifas.

Importa igualmente referir que a LP estabelece a possibilidade de discriminação positiva das tarifas que privilegiem serviços, linhas ou carregadores estratégicos que se pretendam apoiar pela sua importância para o desenvolvimento do sector portuário e da economia nacional. Neste âmbito, a LP determina a revisão do regulamento do sistema tarifário dos portos do continente, de acordo com os princípios e regras que estabelece.

Proposta de Lei n.º _____

A LP consagra o regime de planeamento do sector portuário nacional, assente no respeito pelos princípios da qualidade ambiental, da responsabilidade social, da rentabilidade económico-social, da protecção do domínio público sob gestão portuária, na integração territorial, e na promoção da intermodalidade. Nestes termos, a LP estabelece o regime da elaboração, da aprovação, da execução e da avaliação dos instrumentos de planeamento portuário, bem como a sua articulação com os planos de ordenamento do território.

Como instrumentos de planeamento portuário, a LP prevê o Plano Nacional Marítimo-Portuário, como plano sectorial, os Planos Estratégicos dos Portos e ainda os demais planos portuários elaborados pelas administrações portuárias decorrentes de obrigações legais.

Em matéria de dragagens, a LP estabelece que as obras de dragagem que visem a criação, melhoria ou manutenção das condições de acessibilidade marítima e de segurança para a navegação, dentro ou no acesso aos portos, têm a natureza de obras públicas. O planeamento e a execução de obras de dragagem dos portos são da responsabilidade das respectivas autoridades portuárias. A lei consagra, ainda, a obrigatoriedade de as administrações portuárias elaborarem planos plurianuais de dragagem de manutenção para um período de três a cinco anos.

Relativamente à actividade tradicionalmente designada por operação portuária, a LP tem uma função de inovação, de consolidação e de clarificação dos vários regimes actualmente em vigor. Nestes termos, a função de administração portuária é exercida num regime de *landlord port*, privilegiando-se, para esse efeito, as concessões em regime de serviço público da actividade de movimentação de cargas a exercer nas áreas portuárias. Já a movimentação de cargas portuárias nas áreas de uso privativo deve respeitar o modelo económico e financeiro de concessões portuárias previamente atribuídas no mesmo porto.

Proposta de Lei n.º _____

A LP consagra os princípios fundamentais em matéria de segurança da navegação no porto e a segurança das operações portuárias na perspectiva operacional da navegação, movimentação de mercadorias e tráfego de passageiros, incluindo o domínio ambiental, (*Safety*), e na perspectiva da prevenção e salvaguarda contra actos ilícitos (*Security*). Para o efeito, prevê-se a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Portuária a elaborar pelas autoridades portuárias.

Finalmente, a LP consagra o regime jurídico das contra-ordenações a aplicar em caso de violação das normas dela constantes, bem como dos regulamentos de exploração e de funcionamento dos portos a aplicar nas áreas de jurisdição das autoridades portuárias, quaisquer que sejam os seus agentes.

Foi desencadeada a consulta à Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

Nos termos da alínea *d)* do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de Lei:

TÍTULO I

Organização do sector portuário

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

A presente lei estabelece o regime jurídico aplicável aos portos comerciais, aos portos de pesca e aos portos de recreio, definindo, designadamente, a utilização e gestão do domínio público portuário, a operação portuária e outros serviços portuários, os respectivos regimes económico-financeiros e o regime contra-ordenacional, designada Lei dos Portos.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 2.º

Princípios

1 - O sector portuário português rege-se pelos seguintes princípios:

a) Princípio da sustentabilidade;

b) Princípio da gestão integrada;

c) Princípio da solidariedade;

d) Princípio do respeito pelo ambiente;

e) Princípio da política coordenada de investimentos;

f) Princípio da competitividade dos portos, assente, designadamente, na gestão empresarial e na competitividade dos agentes económico privados, num quadro de complementaridade;

g) Princípio do planeamento integrado;

h) Princípio do ordenamento logístico;

i) Princípio do reforço da intermodalidade dos transportes;

j) Princípio da segurança marítima;

l) Princípio da concorrência dos agentes económicos;

m) Princípio do auto-financiamento;

n) Princípio do estabelecimento de parcerias público-privadas.

2 - A gestão dos portos portugueses assenta na utilização multifuncional das instalações e encontra-se sujeita aos princípios da igualdade, da segurança, na sua dupla vertente de segurança e de protecção, da segurança e saúde no trabalho, e no respeito pelos direitos e expectativas legítimas de todos os agentes económicos.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO II

Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P.

Artigo 3. º

Natureza e missão

1 - O Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos, I. P. (IPTM, I. P.), é um instituto público integrado na administração indirecta do Estado, dotado de autonomia administrativa e financeira e património próprio.

2 - O IPTM, I. P., é a entidade reguladora do sector marítimo-portuário, que tem por missão regular, fiscalizar e exercer funções de coordenação e de planeamento, bem como supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

3 - As atribuições e as competências do IPTM, I. P., são definidas na sua lei orgânica e respectivos estatutos, na presente lei e demais legislação aplicável.

Artigo 4.º

Atribuições do IPTM, I. P.

1 - O IPTM, I. P., prossegue atribuições do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, sob superintendência e tutela do respectivo membro do Governo, nos termos da lei.

2 - O IPTM, I. P., tem atribuições em matéria de regulação, supervisão, superintendência, fiscalização, inspecção e auditoria.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 5.º

Outros poderes de autoridade do IPTM, I. P.

1 - Para além dos poderes previstos na sua lei orgânica, o IPTM, I. P., goza, designadamente, do poder de determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades e o encerramento de instalações, quando ditadas por razões de urgência, bem como de solicitar a colaboração das autoridades policiais para impor o cumprimentos das normas e determinações que, por razões de segurança, devam ter execução imediata.

2 - Os trabalhadores e agentes do IPTM, I. P., que estejam no exercício das suas funções de fiscalização, inspecção e auditoria são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:

a) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de prévio aviso, às instalações equipamentos, aplicações informáticas e serviços das entidades sujeitas aos seus poderes de fiscalização e controlo, ficando, se for o caso, obrigados ao dever de sigilo profissional relativamente a informação a que tenham acesso e que seja protegida por um dever de sigilo;

b) Requisitar para apreciação, equipamentos, materiais, documentos e elementos de informação sob a forma escrita ou digital;

c) Identificar as pessoas que se encontrem em violação das normas cuja observância lhes compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso à autoridade policial em tempo útil.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 6.º

Relatório de regulação

1 - O IPTM, I. P., envia ao membro do Governo responsável pelo sector marítimo-portuário um relatório anual sobre as suas actividades de regulação, o qual constitui parte integrante do relatório anual de actividades.

2 - O relatório de regulação dá uma visão geral das actividades de regulação exercidas pelo IPTM, I. P., e contém, designadamente, as seguintes matérias:

a) O enquadramento geral da actividade de regulação;

b) Os objectivos estratégicos e linhas de actuação previamente fixados para o período de referência;

c) As actividades de regulação desenvolvidas no período de referência;

d) Informação sobre as actividades reguladas;

e) A cooperação com outras entidades e autoridades;

f) A participação e integração a nível comunitário e internacional;

g) As actividades de supervisão, fiscalização e sancionatórias desenvolvidas no período de referência;

h) A avaliação global das actividades desenvolvidas em articulação com os objectivos traçados previamente para o período de referência, destacando-se, nomeadamente, os factores que condicionaram a actividade de regulação nesse período.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO III

Administração dos portos

SECÇÃO I

Autoridades portuárias

Artigo 7.º

Autoridades portuárias

Para efeitos da presente lei, consideram-se autoridades portuárias (AP) todas as entidades que tenham a seu cargo a administração de portos, designadamente:

a) As administrações portuárias criadas sob a forma de sociedades anónimas de capitais exclusivamente públicos;

b) O IPTM, I. P., enquanto administrador de portos.

Artigo 8.º

Atribuições e competências das AP

1 - As atribuições e as competências das AP nas respectivas áreas de jurisdição constam da sua lei orgânica e estatutos, da presente lei e demais legislação aplicável.

2 - Compete às AP exercer os poderes atribuídos por lei e pelos respectivos estatutos sobre o domínio público portuário, incluindo todos os poderes de administração, de utilização e de emissão de títulos de utilização dos recursos hídricos sobre o domínio público hídrico e de fiscalização deste.

3 - Compete, designadamente, às AP no âmbito das respectivas atribuições em matéria portuária, outorgar títulos de utilização privativa ou de exploração de bens dominiais tendo em vista o exercício das actividades disciplinadas na presente lei de cariz portuário ou de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias e ainda outras com as quais sejam compatíveis.

Proposta de Lei n.º _____

4 - É, nomeadamente, da competência das AP o poder de licenciar ou autorizar, sem prejuízo de parecer de outras entidades competentes, os seguintes trabalhos e obras de edificação ou demolição:

a) Que sejam promovidos pelas AP quando realizados na respectiva área de jurisdição e directamente relacionados com a prossecução das suas atribuições de exploração portuária, de AP e de administração do domínio público hídrico;

b) Que sejam promovidos por entidades concessionárias de obras ou serviços públicos em domínio público portuário quando relativos à prossecução do objecto da concessão;

c) Que sejam promovidos por terceiros na área de jurisdição das AP e se relacionem com a actividade portuária ou logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias.

5 - São atribuídas às AP competências para:

a) Ordenar, de forma coerciva, a desocupação do domínio público quando ocupado ilegalmente;

b) Embargar;

c) Ordenar e executar a demolição de obras no domínio portuário;

d) Constituir servidões administrativas;

e) Promover expropriações na sua área de jurisdição, na prossecução dos seus objectivos estatutários.

Proposta de Lei n.º _____

SECÇÃO II

Portos de interesse nacional

Artigo 9.º

Portos de interesse nacional

São portos de interesse nacional os portos comerciais que sejam administrados pelas administrações portuárias que revistam a forma de sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos.

Artigo 10.º

Modelo de gestão

1 - Os portos de interesse nacional seguem o modelo de gestão denominado de *landlord port* que assenta na manutenção dos portos comerciais principais sob a titularidade pública e a atribuição de áreas da sua exploração comercial à iniciativa privada, em regime de serviço público ou de uso privativo, podendo o financiamento e a execução das infra-estruturas ser da responsabilidade pública ou privada, cabendo ao Estado directa ou indirectamente, designadamente através do IPTM, I. P., e das respectivas AP, exercer funções de autoridade, de supervisão e superintendência, de coordenação, de controlo e promoção geral do porto, assegurando um conjunto de serviços base.

2 - O modelo de *landlord port* prossegue a promoção da participação da iniciativa privada na exploração da actividade portuária e a criação de um quadro de transparência na atribuição de concessões, tendo em vista a modernização dos portos, quer em termos da capacidade das infra-estruturas e instalações, quer de melhoria do seu desempenho.

Proposta de Lei n.º _____

3 - Na concretização do modelo de *landlord port*, a presente lei estabelece o regime jurídico das concessões portuárias, definindo as regras das parcerias público-privadas, designadamente no que respeita à disciplina dos procedimentos concursais, tendo em vista a eficiência e a transparência da actividade concessionada, bem como as regras do seu acompanhamento.

Artigo 11.º

Política comercial

As AP devem promover uma política comercial em articulação com os titulares de licenças e as concessionárias existentes nos portos de interesse comercial, visando prosseguir, nomeadamente, os seguintes objectivos de eficiência económica e comercial:

a) A auto-suficiência económica das AP;

b) Os investimentos orientados para o mercado;

c) A viabilidade económico-financeira dos projectos.

Artigo 12.º

Gestão concorrencial e de colaboração

1 - As administrações portuárias prosseguem uma gestão concorrencial e de colaboração (*co-opetition*) dos portos de interesse nacional, em consonância com a política prosseguida pelo seu accionista comum, no contexto de uma gestão integrada de acordo com as orientações da respectiva tutela, tendo em conta o aumento da competitividade interna e internacional.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por gestão concorrencial e de colaboração (*co-opetition*) a articulação no desempenho da actividade dos diversos portos, combinando a concorrência e a colaboração como estratégia para a competição em mercados globais, permitindo que os portos actuem de forma articulada, de modo a maximizarem a sua capacidade competitiva.

3 - O disposto nos números anteriores, assente no princípio do dever de cooperação institucional, visando alcançar uma melhor harmonização de conceitos, procedimentos e processos, por forma a elevar a eficiência portuária, é extensível às demais autoridades que intervêm no ciclo dos navios e cargas nos portos, designadamente, as autoridades marítima, aduaneira, de fronteiras e de sanidade, no respeito pela missão e atribuições que a estas incumbe prosseguir.

SECÇÃO III

Portos de interesse regional e local

Artigo 13.º

Portos de interesse regional ou local

São considerados portos de interesse regional e local, os portos de pesca e os portos e as infra-estruturas de navegação de recreio e de desporto, que não sejam classificados como porto de interesse nacional, nos termos da presente lei.

Artigo 14.º

Portos de pesca

1 - Os portos de pesca ou núcleos dotados de infra-estruturas simples, monofuncionais, que não sejam portos de interesse nacional, consideram-se portos de interesse regional ou local, sob administração do IPTM, I. P.

2 - Cabe ao membro do Governo responsável pelo sector marítimo-portuário, mediante proposta do IPTM, I. P., determinar as áreas portuárias que, pelas suas características naturais e de inserção territorial, devem ser consideradas de reserva estratégica.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 15.º

Exploração por terceiros dos portos de pesca

1 - A gestão dos portos de pesca referidos no n.º 1 do artigo anterior deve ser contratualizada com terceiros, preferencialmente com municípios ou associações de municípios, mediante prévia decisão do IPTM, I.P., homologada pelo membro do Governo responsável pelo sector marítimo-portuário.

2 - Exceptuam-se do disposto no número anterior as áreas dos portos de pesca necessárias à realização do serviço público de venda do pescado em lota, cuja exploração deve ser contratualizada entre o IPTM, I. P., e a entidade a quem legalmente incumba a realização desse serviço.

3 - O contrato referido no número anterior obedece ao procedimento de ajuste directo e a sua adjudicação é objecto de despacho conjunto das respectivas tutelas, no qual se fixa o preço da concessão.

4 - Em todos os portos e infra-estruturas, cuja gestão seja atribuída a terceiros, deve ser reduzida a intervenção do IPTM, I. P., e da respectiva AP, limitando-se esta, tanto quanto possível, no que se refere a investimentos, às obras de abrigo exterior, às intervenções de regularização, às dragagens de estabelecimento ou de manutenção excepcional e aos apoios à segurança da navegação.

Artigo 16.º

Portos e infra-estruturas de navegação de recreio e de desporto

1 - O IPTM, I. P., procede à definição dos modelos de gestão a adoptar relativamente aos portos e infra-estruturas de recreio e desporto, ouvidas as entidades competentes com atribuições na matéria.

2 - A gestão dos portos e infra-estruturas de recreio e de desporto referidos no n.º 1 do artigo anterior deve ser contratualizada com terceiros, designadamente com municípios ou associações de municípios, mediante prévia decisão do IPTM, I.P., homologada pelo membro do Governo responsável pelo sector marítimo-portuário.

SECÇÃO IV

Outras infra-estruturas

Artigo 17.º

Outras infra-estruturas

1 - A construção de novas infra-estruturas ou a expansão das existentes fora das áreas de jurisdição das AP carece de parecer prévio vinculativo destas sempre que daquelas possam resultar impactos sobre os portos de interesse nacional ou interferência com as atribuições e competências das AP.

2 - As decisões do IPTM, I. P., relativas à extinção dos portos e infra-estruturas ou núcleos de apoio à pesca ou ao recreio são precedidas de autorização mediante despacho conjunto dos membros do Governo responsáveis pelos assuntos do mar, pelo ambiente, pelo turismo, pelas pescas e pelo sector marítimo-portuário.

TÍTULO II

Domínio portuário e actividades portuárias

CAPÍTULO I

Princípios gerais

Artigo 18.º

Domínio portuário

1 - O domínio portuário de cada porto coincide com a área de jurisdição da respectiva AP.

2 - O domínio portuário compreende, designadamente:

a) Os bens do Estado afectos à respectiva AP, incluindo os do domínio público hídrico da titularidade do Estado;

b) Os bens de qualquer outro domínio público situados na área de jurisdição das AP;

c) Os bens imóveis da propriedade da AP ou de terceiros situados na respectiva área de jurisdição.

Artigo 19.º

Áreas de jurisdição das AP

1 - As áreas de jurisdição das AP compreendem as parcelas de território que se lhes encontram atribuídas nas quais exercem as respectivas atribuições, incluindo zonas terrestres, fluviais e marítimas e as áreas de reserva e expansão.

2 - As áreas de jurisdição referidas no número anterior são definidas por portaria dos membros do Governo responsáveis pelos assuntos do mar, pelo ambiente e pelo sector marítimo-portuário.

Artigo 20.º

Domínio público portuário

1 - Para efeitos da presente lei, entende-se por domínio público portuário o conjunto dos bens do Estado afectos às AP, incluindo os do domínio público hídrico da titularidade do Estado.

2 - Exceptuam-se do disposto no número anterior, os bens do domínio privado do Estado afectos às AP.

3 - Nos termos do artigo 13.º da Lei da Água, aprovada pela Lei n.º 58/2005, de 29 de Dezembro, nas áreas do domínio público hídrico afectas às AP, a competência da Administração da Região Hidrográfica para licenciamento e fiscalização da utilização dos recursos hídricos, encontra-se delegada na AP, com jurisdição no local.

Proposta de Lei n.º _____

4 - Não se encontram abrangidas pelo disposto no número anterior as utilizações privativas dos recursos hídricos referentes à captação de águas e à rejeição de águas residuais.

5 - Os bens objecto de reversão para o domínio público do Estado, designadamente nos termos previstos em contratos de concessão, que se encontram na área de jurisdição das AP passam a integrar o domínio público portuário.

Artigo 21.º

Desafectação

1 - Os bens do domínio público portuário, que correspondam a bens do domínio público hídrico da titularidade do Estado, são desafectados, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 100/2008, de 16 de Junho.

2 - Os restantes bens do domínio público portuário são desafectados nos termos da lei geral.

Artigo 22.º

Utilização comum do domínio público portuário

Os bens do domínio público portuário são de uso e fruição comuns, desde que sejam feitos no respeito da lei e dos condicionamentos definidos para o exercício de actividades portuárias.

Artigo 23.º

Utilização privativa e exploração do domínio público portuário

1 - A utilização privativa do domínio público portuário faz-se nos termos previstos na presente lei, qualquer que seja a natureza e a forma jurídica do seu titular.

Proposta de Lei n.º _____

2 - A utilização dos bens do domínio público portuário que sejam igualmente do domínio público hídrico rege-se ainda pelo disposto na Lei da Água e respectiva legislação regulamentar e complementar em tudo quanto não se encontrar disposto na presente lei.

3 - O domínio público portuário não pode ser adquirido por usucapião ou por qualquer outro título.

4 - A exploração do domínio público portuário por entidades distintas das AP faz-se através de contrato de concessão nos termos regulados na presente lei.

CAPÍTULO II

Regime de utilização privativa do domínio público portuário

Artigo 24.º

Utilizações do domínio público portuário sujeitas a licença ou concessão de uso privativo

1 - Estão sujeitas a licença ou concessão de uso privativo todas as utilizações do domínio público portuário.

2 - São objecto de contrato de concessão de uso privativo todas as utilizações do domínio público portuário que exijam a realização de investimentos em instalações fixas e indesmontáveis.

3 - Todas as restantes utilizações são objecto de licença de uso privativo.

Artigo 25.º

Conteúdo do direito de concessão do domínio público portuário

1 - As licenças e os contratos de concessão de uso privativo regulados na presente lei conferem aos seus titulares o direito de utilização exclusiva, para os fins e com os limites consignados no respectivo título, das parcelas do domínio público portuário a que respeitam e de construções e equipamentos fixos e móveis que nelas se encontrem.

Proposta de Lei n.º _____

2 - Se a utilização permitida envolver a realização de obras ou alterações, o direito do uso privativo abrange os poderes de construção, transformação ou extracção, conforme os casos, entendendo-se que tanto as construções efectuadas como as instalações fixas ou desmontáveis nelas existentes se mantêm, nas relações com terceiros e para efeitos contabilísticos, na posse do titular da licença ou do contrato até expirar o respectivo prazo.

3 - Cabe à AP competente transmitir ao titular do direito de uso privativo o bem dominial, facultando-lhe o início da utilização consentida.

4 - Cabe aos titulares dos direitos de utilização privativo de bens do domínio público portuário a obtenção de todas as licenças e autorizações administrativas, designadamente para a realização de obras e a instalação do equipamento necessários à utilização dos bens dominiais para a actividade pretendida, bem como o pagamento de todas as taxas, tarifas e impostos inerentes à utilização.

5 - A outorga de título de utilização privativa de bem do domínio público portuário implica a efectiva utilização pelo titular desse bem nos termos e condições do título.

Artigo 26.º

Realização e utilização de operações urbanísticas

1 - Às operações urbanísticas a realizar pelo seu titular aplica-se o disposto no regime jurídico da urbanização e da edificação, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 555/99, de 16 de Dezembro.

2 - A execução das operações urbanísticas fica sujeita à fiscalização das AP e demais autoridades competentes, cujos agentes têm livre acesso ao local dos trabalhos.

3 - As obras executadas não podem ser utilizadas para fim diferente do estipulado no título de utilização sem a autorização da autoridade competente.

Proposta de Lei n.º _____

4 - Os edifícios construídos em terrenos do domínio público portuário não podem ser onerados, sem autorização da AP para o licenciamento da utilização do domínio público portuário.

5 - A violação do disposto no número anterior importa a nulidade do acto de oneração, sem prejuízo de outras sanções que lhe sejam aplicáveis.

Artigo 27.º

Taxas

1 - Pela utilização privativa do domínio público portuário são devidas taxas a fixar pela AP da área de jurisdição em causa.

2 - Sem prejuízo das contrapartidas pecuniárias estabelecidas no número anterior, podem ser fixadas contrapartidas de outra natureza, designadamente, a realização de obras ou a prestação de serviços.

3 - Quando o direito de uso privativo for atribuído a pessoa colectiva de direito público, a entidade dotada de utilidade pública ou a particular para fins de beneficência ou semelhantes, pode ser concedida a isenção do pagamento da taxa ou a redução desta.

Artigo 28. º

Prazos dos títulos de uso privativo

1 - As licenças de utilização privativa do domínio público portuário são atribuídas pelo prazo máximo de dez anos, compreendendo o período inicial e eventuais renovações.

2 - Os contratos de concessão de uso privativo do domínio público portuário podem ser celebrados pelo prazo máximo de 75 anos, compreendendo o seu período inicial e eventuais prorrogações do contrato.

3 - O prazo do direito de uso privativo deve atender, nomeadamente, ao período necessário para a amortização dos investimentos a realizar pelo seu titular.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 29. º

Atribuição de títulos de uso privativo

1 - A atribuição dos títulos de uso privativo do domínio público portuário é da competência da AP em cuja área de jurisdição se situe o bem de domínio público portuário em causa, por sua iniciativa ou a requerimento do interessado.

2 - Cabe à AP estabelecer as condições da utilização privativa do bem do domínio público portuário, designadamente:

a) A área;

b) O prazo;

c) As taxas e sua actualização;

d) As sanções pecuniárias;

e) O montante da garantia a prestar;

f) Eventuais obrigações de interesse público.

Artigo 30. º

Procedimento de atribuição de títulos de uso privativo

Os títulos de uso privativo previstos na presente lei são atribuídos mediante procedimento concursal, salvo nos casos previstos nos artigos 32.º e 33.º

Artigo 31.º

Procedimento concursal

1 - O procedimento concursal deve ser publicitado no sítio da *Internet* e nas instalações da AP, devendo identificar, designadamente, o bem dominial em causa, as principais características da utilização, os critérios de escolha do adjudicatário e, se aplicável, os critérios de qualificação dos concorrentes.

Proposta de Lei n.º _____

2 - Os elementos descritivos da utilização objecto do procedimento concursal são estabelecidos por portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pela área do ambiente e pelo sector marítimo-portuário.

3 - O prazo para apresentação de propostas é de 30 dias, salvo se for fixado prazo superior ou, no caso das licenças, um prazo inferior, com respeito pelos limites estabelecidos no Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de Janeiro.

4 - No prazo de 30 dias a contar do termo do prazo para a apresentação das propostas, o júri previamente designado para o efeito deve proceder à elaboração de um projecto de relatório que contém a apreciação do mérito das propostas admitidas e a sua ordenação para efeitos de atribuição do uso privativo.

5 - O júri envia o projecto de relatório aos concorrentes para audiência prévia de interessados, a exercer por escrito em prazo a fixar, o qual não pode ser inferior a dez dias.

6 - Ponderados os contributos dos concorrentes ou decorrido o prazo previsto no número anterior, o júri elabora o relatório final, propondo ao órgão competente da AP a adjudicação ao concorrente que tenha apresentado a proposta classificada em primeiro lugar ou, se for caso disso, a não adjudicação por razões de interesse público devidamente fundamentadas.

7 - O título resultante da adjudicação do procedimento concursal deve ser outorgado no prazo máximo de 30 dias a contar da notificação da adjudicação, produzindo efeitos desde a data da sua aceitação ou assinatura, consoante o caso.

8 - As licenças de uso privativo são tituladas por alvará que deve conter os requisitos previstos em portaria a aprovar pelos membros do Governo responsáveis pela área do ambiente e pelo sector marítimo-portuário.

9 - Os contratos de concessão de uso privativo têm o conteúdo previsto na portaria mencionada no número anterior.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 32.º

Ajuste directo

1 - A atribuição de títulos de uso privativo só pode ter lugar por ajuste directo nos seguintes casos:

a) Em todas as situações em que o ajuste directo é admissível, nos termos do Código dos Contratos Públicos;

b) Nos casos de atribuição de uma licença de uso privativo com prazo até um ano;

c) Nos casos previstos no artigo seguinte.

2 - O título resultante da adjudicação por ajuste directo deve ser outorgado nos termos do n.º 7 do artigo anterior.

Artigo 33.º

Atribuição de título por iniciativa particular

1 - Qualquer interessado pode apresentar à AP um pedido de atribuição de título de uso privativo do qual consta a localização, o objecto e as características da utilização pretendida.

2 - A AP aprecia o pedido apresentado, designadamente quanto à sua oportunidade ou conveniência para o interesse público.

3 - Caso não haja nada a obstar, a AP procede à publicitação do pedido apresentado, durante o prazo de 30 dias, no sítio da *Internet* e nas instalações da AP, abrindo a faculdade de outros interessados poderem requerer para si a emissão do título com o objecto e a finalidade para a utilização publicitada ou apresentar objecções à atribuição do mesmo.

Proposta de Lei n.º _____

4 - Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que seja apresentado um pedido concorrente, pode a AP adjudicar o pedido do interessado por ajuste directo.

5 - Se, durante o prazo referido no n.º 3, forem apresentados pedidos idênticos de atribuição de título a AP inicia um procedimento concursal entre os interessados, sendo os seus termos fixados no artigo 31.º com as necessárias adaptações.

6 - No caso referido no número anterior, o primeiro requerente goza do direito de preferência desde que comunique no prazo de 10 dias a contar da notificação da proposta de adjudicação, de que o preferente aceita sujeitar-se às condições da proposta seleccionada.

Artigo 34.º

Alteração do título de utilização do domínio público portuário

1 - Os títulos de utilização do domínio público portuário regulados na presente lei podem ser modificados, com os seguintes fundamentos:

a) Quando as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de requerer e atribuir ou de contratar o uso privativo tiverem sofrido uma alteração anormal e imprevisível, desde que a exigência das obrigações por si assumidas afecte gravemente os princípios da boa fé e não esteja coberta pelos riscos próprios do uso;

b) Por razões de interesse público, decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.

2 - A modificação não pode conduzir à alteração das prestações principais abrangidas pelo objecto do título nem configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência garantida pelo disposto na presente lei relativamente à formação do título.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 35.º

Transmissão

1 - O título de utilização é transmissível, autonomamente ou como elemento do estabelecimento em que se integra, mediante autorização da AP, com a antecedência mínima de 30 dias, na sequência de pedido em que o transmitente e o transmissário comprovem que se mantêm os requisitos exigidos para a outorga do título.

2 - A transmissão de participações sociais que assegurem o domínio de sociedade detentora do título pode ser sujeita, por cláusula nele constante, a autorização prévia da administração portuária.

3 - O transmissário fica sub-rogado em todos os direitos e deveres do transmitente enquanto vigorar o respectivo título de utilização do domínio público portuário.

4 - A violação do disposto nos números anteriores importa a nulidade do acto de transmissão, sem prejuízo de outras sanções que forem aplicáveis.

5 - Os títulos de utilização do domínio público portuário da titularidade de pessoas singulares transmitem-se aos seus herdeiros e legatários, podendo a AP declarar a caducidade do título dentro do prazo de seis meses, a contar da data do conhecimento da transmissão, se constatar que o novo titular não oferece garantias de cumprimento dos requisitos necessários à outorga do título.

Artigo 36.º

Extinção dos títulos de uso privativo do domínio público portuário

1 - Os títulos de utilização do domínio público regulados na presente lei extinguem-se:

a) Por revogação, com fundamento no interesse público ou no incumprimento pelo titular do regime jurídico da utilização;

b) Por caducidade, pelo decurso do seu prazo;

Proposta de Lei n.º _____

c) Por renúncia do seu titular no caso das licenças;

d) Por acordo entre as partes;

e) Pela extinção da pessoa colectiva que for seu titular ou, se a AP verificar que não estão reunidas as condições para a transmissão do título, pela morte da pessoa singular que for seu titular, ou ainda pela sua declaração de insolvência.

2 - Em caso de violação das obrigações pelo titular do direito de uso privativo a AP deve dar-lhe a possibilidade de as cumprir antes de proceder à revogação do título de uso privativo, excepto se tal não for legal ou factualmente possível, ou o incumprimento seja julgado pela AP suficientemente grave do ponto de vista do interesse público portuário que não justifique a atribuição da possibilidade de reposição prevista neste número.

3 - A revogação do título de uso privativo nos termos da segunda parte do número anterior deve enunciar as razões pelas quais a AP considera o incumprimento suficientemente grave de molde a não justificar a atribuição da possibilidade de reposição aí prevista.

4 - A extinção do título de uso privativo do domínio público portuário produz os seguintes efeitos no caso de:

a) Contrato de concessão de uso privativo e com excepção do disposto na alínea seguinte, as obras e as instalações construídas revertem gratuitamente para o domínio público portuário, salvo se a administração portuária impuser a sua demolição a título gratuito, e as instalações desmontáveis são removidas;

b) Revogação do contrato de concessão de uso privativo, com fundamento no interesse público portuário, o titular tem direito, ao ressarcimento do valor do investimento realizado em instalações fixas, ao abrigo do respectivo título, mediante a atribuição de uma indemnização correspondente ao valor contabilístico actualizado líquido de amortizações;

c) Licença de uso privativo, as instalações desmontáveis são removidas e as instalações fixas são demolidas a expensas do titular, salvo se a AP optar pela sua reversão a título gratuito.

5 - No termo do prazo, quando o titular da concessão de uso privativo tenha realizado investimentos adicionais aos inicialmente previstos no contrato, devidamente autorizados pela AP e se demonstre que os mesmos ainda não foram nem poderiam ter sido amortizados, esta entidade pode optar por reembolsar o titular do valor não amortizado ou, excepcionalmente e por uma única vez, prorrogar o prazo da utilização privativa pelo tempo necessário a permitir a amortização dos investimentos.

6 - Com a notificação da decisão de extinção por revogação, pode a AP conceder um prazo para que o titular proceda à desocupação do bem dominial, sendo devido o pagamento de taxas pela utilização até à sua entrega efectiva à AP.

Artigo 37.º

Utilização abusiva

1 - Se for abusivamente utilizada ou ocupada qualquer parcela do domínio público portuário ou nela se executarem indevidamente quaisquer obras, a AP intima o infractor a pôr imediatamente termo à utilização abusiva ou a demolir as obras feitas indevidamente e a repor a situação que existia se essa utilização não tivesse tido lugar, fixando para o efeito um prazo.

2 - Sem prejuízo da aplicação das sanções que ao caso couberem e da efectivação da responsabilidade civil do infractor pelos danos causados, uma vez decorrido o prazo fixado pela AP, esta assegura a reposição da parcela na situação anterior à ocupação abusiva, podendo para o efeito recorrer à força pública e ordenar a demolição das obras por conta do infractor.

3 - Quando as despesas realizadas pela AP nos termos do número anterior não forem pagas no prazo de 20 dias a contar da notificação, estas são ressarcidas através do accionamento da garantia bancária ou, caso esta não exista, são cobradas judicialmente em processo de execução fiscal, servindo de título executivo a certidão comprovativa das despesas efectuadas emitida pela AP.

4 - Se o interessado invocar a titularidade de um direito sobre a parcela ocupada, este deve provar a condição invocada e requerer a respectiva delimitação, podendo a AP autorizar provisoriamente a continuidade da utilização privativa, emitindo título adequado que fixe as condições de utilização, designadamente no que se refere a taxas.

Artigo 38.º

Defesa dos direitos do titular privativo do domínio público portuário

Sempre que uma parcela do domínio público portuário se encontre afecta a um uso privativo e este for perturbado por ocupação abusiva ou outro meio, pode o respectivo titular requerer à autoridade competente que adopte as providências adequadas, designadamente as referidas no artigo 37.º ou solicitar a intervenção de outras autoridades competentes na matéria.

Artigo 39.º

Uniformização das licenças e dos contratos

1 - As AP devem, na medida do possível, proceder à uniformização do regime jurídico e do conteúdo económico e financeiro das licenças e dos contratos de concessão emitidos e celebrados para o exercício das várias actividades nas áreas portuárias, tendo em vista a simplificação de procedimentos e a garantia do estabelecimento da igualdade ou equivalência de condições entre os vários agentes económicos do sector, em obediência às regras da concorrência, sem prejuízo das particularidades de cada porto e de cada tipo de actividade.

2 - Compete ao IPTM, I. P., promover o cumprimento da obrigação de uniformização referida no número anterior, seja dentro da cada porto pela AP respectiva, seja inter-portos por mais do que uma AP.

Artigo 40.º

Renovação

1 - Quando o titular privativo do domínio público portuário pretender renovar o respectivo título deve requerê-lo com a antecedência mínima de 90 dias, no caso de licença, e de 180 dias, no caso de contrato de concessão de uso privativo, sem prejuízo do que, nesta matéria, possa ser disposto no alvará da licença ou no contrato de concessão de uso privativo.

2 - No caso de o pedido de renovação de licença de uso privativo do domínio público portuário não ser decidido no termo do prazo referido no número anterior, considera-se tacitamente deferido por prazo idêntico ao do período inicial, com o limite máximo de um ano.

3 - No caso de renovação expressa dos títulos de uso privativo, as AP devem ter em conta as expectativas legítimas do detentor do título quanto à sua duração e às condições económicas do exercício da actividade, designadamente no respeitante à amortização dos investimentos realizados.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO III

Exercício das actividades portuárias

SECÇÃO I

Princípios gerais

Artigo 41.º

Regime geral de acesso

1 - A presente lei consagra o princípio da liberdade de acesso às actividades de cariz portuário e de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias, e outras com estas compatíveis, a exercer nas áreas portuárias, sob condição do cumprimento dos requisitos e obrigações legais e regulamentares e da adjudicação de certas actividades em regime de exclusivo, sem prejuízo do disposto na legislação nacional e comunitária.

2 - Consideram-se actividades de natureza logística, designadamente, as actividades comerciais relativas à movimentação de cargas e de tráfego de passageiros nos portos que não se consubstanciem na actividade de operação portuária, bem como as actividades industriais relacionadas, nomeadamente, com o sector marítimo, tais como estaleiros navais, as actividades de apoio à pesca e ao recreio náutico.

3 - Consideram-se actividades compatíveis com as actividades de cariz portuário ou de natureza logística o aproveitamento de energias renováveis, a exploração económica do *off shore* e o aproveitamento lúdico-turístico do leito e da margem.

4 - O exercício por privados de actividades licenciadas, atendendo ao interesse público que se lhe encontra subjacente, fica sujeito ao cumprimento de requisitos e obrigações fixados na licença ou no contrato de concessão, designadamente, quando aplicável, de serviço público.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 42.º

Actividades concessionáveis

1 - A prestação ao público das actividades de cariz portuário ou de natureza logística, incluindo as actividades acessórias, complementares ou subsidiárias, sujeitas ao cumprimento de certos requisitos e obrigações, nomeadamente de serviço público, a prosseguir por entidades privadas, em áreas do domínio público portuário, deve ser objecto de concessão, designadamente em regime de serviço público.

2 - As actividades mencionadas no número anterior são, designadamente, as seguintes:

a) A carga e descarga de navios;

b) A movimentação, o parqueamento, a armazenagem, a consolidação e desconsolidação de cargas portuárias;

c) A pilotagem;

d) O reboque;

e) A amarração;

f) A recolha de resíduos;

g) A exploração da náutica de recreio;

h) A exploração dos portos de pesca;

i) O tráfego de passageiros;

j) O abastecimento de água.

3 - O disposto na alínea *h)* do número anterior não prejudica a previsão constante do n.º 2 do artigo 15.º

Proposta de Lei n.º _____

SECÇÃO II

Contratos de concessão de serviço público

Artigo 43.º

Procedimentos de formação e execução de contratos

Os procedimentos de formação e a execução dos contratos de concessão de serviço público relativos a actividades portuárias que sejam objecto deste tipo contratual seguem o regime previsto no Código dos Contratos Públicos para os contratos de concessão de serviço público e o regime das parcerias público-privadas, quando aplicável, com observância do disposto nos artigos seguintes.

Artigo 44.º

Programas de procedimento e cadernos de encargos

1 - Os programas e os cadernos de encargos dos procedimentos de formação dos contratos de concessão de serviço público são elaborados pela AP a conceder, mediante parecer prévio do IPTM, I. P.

2 - Se o prazo da concessão for superior a dez anos, os programas e os cadernos de encargos dos procedimentos de formação dos contratos de concessão de serviço público são aprovados pelo Governo, através de resolução do Conselho de Ministros, mediante parecer prévio do IPTM, I. P.

Artigo 45.º

Prorrogação dos contratos de concessão

1 - Os contratos de concessão de exploração de bens do domínio público podem ser prorrogados, na condição do bom desempenho aferido pelos indicadores de acompanhamento e de avaliação do concessionário, em qualquer dos seguintes casos:

a) Manutenção dos pressupostos essenciais que fundaram a decisão de atribuir a concessão;

b) Realização pelo concessionário de investimentos não amortizados no termo da concessão, quando tenham sido devidamente autorizados pela AP e sejam de montante ou importância que justifiquem a prorrogação do prazo da concessão;

c) Apresentação pelo concessionário de um projecto de investimentos e de desenvolvimento da concessão que justifique a prorrogação do prazo da concessão.

2 - A prorrogação do prazo da concessão deve ser requerida pelo concessionário à AP com uma antecedência mínima de três anos antes do termo do respectivo prazo.

Artigo 46.º

Bases das concessões

1 - As concessões de serviço público da actividade de operação portuária regem-se pelas bases anexas à presente lei, da qual fazem parte integrante.

2 - Às demais concessões de serviço público e às concessões de exploração do domínio público portuário aplicam-se, com as necessárias adaptações, as bases das concessões referidas no número anterior.

Artigo 47.º

Domínio público hídrico

As disposições referentes ao domínio público hídrico constantes da Lei da Água e sua regulamentação não se aplicam aos contratos de concessão de serviço público, nos termos do n.º 3 do artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio.

Proposta de Lei n.º _____

TÍTULO III

Regime económico-financeiro do sector portuário

Artigo 48.º

Princípios

Os princípios basilares do regime económico e financeiro do sector portuário são:

a) O princípio da autonomia da gestão;

b) O princípio do auto financiamento;

c) O princípio da optimização da gestão económica;

d) O princípio da concorrência;

e) O princípio da competitividade das entidades gestoras;

f) O princípio da equidade;

g) O princípio da transparência.

CAPÍTULO I

Financiamento público

Artigo 49.º

Financiamento

As entidades gestoras devem privilegiar o estabelecimento de parcerias, designadamente com entidades privadas, consagrando mecanismos fomentadores do financiamento privado no desenvolvimento das infra-estruturas portuárias, de forma a que o sector privado complemente ou substitua o sector público.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 50.º

Financiamento público e contratos plurianuais

As AP, independentemente da sua natureza jurídica, podem beneficiar de financiamentos públicos, atribuídos no âmbito do plano de investimentos públicos e fixados através de contratos plurianuais, cuja celebração é da competência dos membros do Governo responsáveis pela áreas das finanças e pelo sector marítimo-portuário.

Artigo 51.º

Objecto do financiamento público

Os financiamentos públicos apenas podem ser utilizados em bens do domínio público sob jurisdição da AP respectiva.

Artigo 52.º

Outros modos de financiamento dos investimentos portuários

Os financiamentos públicos não se aplicam aos demais investimentos portuários, sem prejuízo de as administrações portuárias se poderem candidatar à obtenção de apoios públicos no âmbito de planos ou programas que a elas se apliquem, sempre que os regulamentos destes planos e programas o prevejam.

Artigo 53.º

Projecto de contrato de financiamento

O projecto de contrato de financiamento é elaborado pelas administrações portuárias e obrigatoriamente acompanhado por uma memória descritiva e justificativa dos investimentos, das fontes e montantes dos financiamentos previstos, anualmente, bem como uma análise de custos e benefícios dos investimentos, segundo o modelo aplicado pela Comissão Europeia ou nos termos da lei.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO II

Tarifário

Artigo 54.º

Regime jurídico

1 - São estabelecidos pela presente lei os princípios comuns, as medidas de harmonização de procedimentos de aplicação das tarifas nos portos pelas AP e demais autoridades com competência na matéria, e ainda, a regulação na fixação e aplicação de tarifas.

2 - O regime jurídico do tarifário dos portos do continente consta do regulamento do sistema tarifário dos portos do continente (RST) a aprovar em legislação própria.

3 - Para efeitos do previsto na presente lei, as taxas definidas no RST têm a natureza de preços públicos e os tarifários ou regulamentos de tarifas são considerados regulamentos administrativos.

4 - A execução do RST faz-se através dos regulamentos de tarifas das administrações portuárias e das outras autoridades com poderes nas áreas portuárias tal como naquele previstas.

5 - Ficam excluídas do RST as taxas devidas, nos termos da lei, pela contraprestação de serviços públicos específicos de carácter extraordinário prestados por outras autoridades públicas nas áreas portuárias.

Artigo 55.º

Princípios do regime jurídico do sistema tarifário dos portos do continente

Os princípios do regime jurídico do RST a que devem obedecer os respectivos regulamentos são os seguintes:

a) A melhoria da competitividade e o aumento de quota no mercado internacional de serviços portuários;

Proposta de Lei n.º _____

b) A melhoria do desempenho dos recursos humanos e das infra-estruturas e equipamentos portuários, optimizando a sua utilização;

c) A racionalização dos custos fixos e variáveis e o ajustamento das receitas para que, de forma progressiva, estas assegurem a recuperação daqueles e contribuam para o financiamento dos investimentos;

d) Maior transparência no sistema, permitindo o apuramento de indicadores de desempenho.

Artigo 56.º

Regulamento do sistema tarifário dos portos do continente

O RST deve:

a) Estabelecer os princípios, estrutura e conceitos aplicáveis, pelas AP e demais autoridades públicas nos portos, na elaboração dos respectivos regulamentos gerais e específicos de tarifas;

b) Prever que as taxas se regem pelo princípio da recuperação de custos inerentes aos fornecimentos e prestações de serviços;

c) Estabelecer que os regulamentos de tarifas a elaborar por cada administração portuária têm de ser aprovados pelo IPTM, I. P.;

d) Fixar um prazo limite para que as restantes autoridades que intervêm nos portos elaborem e publiquem os seus tarifários;

e) Consagrar a audiência prévia dos agentes económicos relevantes sobre as propostas de regulamentos de tarifas das AP;

f) Consagrar os princípios gerais de fixação e actualização das taxas unitárias das AP e demais autoridades que intervêm nos portos, prevendo, designadamente, o princípio do carregador estratégico;

Proposta de Lei n.º _____

g) Alargar o princípio de divulgação das taxas às demais autoridades que intervêm nos portos.

Artigo 57.º

Regulação do sistema tarifário dos portos

1 - O IPTM, I. P., exerce, ao abrigo do artigo 6.º da presente lei, as funções inerentes à actividade de regulação do sistema tarifário dos portos, nos termos da legislação aplicável.

2 - São objectivos primordiais da actividade de regulação:

a) Proteger os direitos e interesses dos utilizadores dos portos nacionais, mormente no que diz respeito a preços e qualidade dos serviços prestados;

b) Fomentar a concorrência no sector marítimo-portuário, objectivando a melhoria da eficiência das actividades sujeitas à regulação.

3 - A regulação do sistema tarifário dos portos do Continente tem, ainda, em vista assegurar o desenvolvimento das políticas tarifárias, a sua aplicação harmonizada e a sustentabilidade económica e financeira das AP, bem como a prevenção de distorções das regras da concorrência, competindo ao IPTM, I. P., designadamente:

a) Analisar as questões emergentes da aplicação do RST;

b) Aprovar as propostas de regulamentos de tarifas de cada AP;

c) Aprovar um quadro de referência para o sector, promovendo a adopção de medidas de boas práticas que conduzam à aplicação simplificada e harmonizada do sistema de tarifário.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 58.º

Regulamentos de tarifas das AP

1 - As propostas de regulamentos de tarifas, gerais e específicas, das administrações portuárias devem ser submetidas à aprovação do IPTM, I. P., até 30 de Setembro do ano anterior àquele a que respeitam.

2 - As propostas devem ser elaboradas em obediência ao disposto na presente lei e no RST, sendo acompanhadas por uma memória justificativa.

3 - O modelo de memória justificativa é elaborado e aprovado pelo IPTM, I. P., e deve ser adoptado pelas administrações portuárias.

4 - O IPTM, I. P., decide os pedidos de aprovação dos tarifários propostos pelas administrações portuárias no prazo de 30 dias, sob pena de deferimento tácito.

Artigo 59.º

Tarifários das demais autoridades com atribuições nos portos

1 - Sem prejuízo do disposto relativamente às AP, os tarifários das demais autoridades que intervêm nos portos previstas no RST são aprovados pelo membro do Governo que as tutela.

2 - A elaboração dos tarifários por cada uma das autoridades referidas no número anterior deve atender aos princípios da simplicidade, da diferenciação por segmentos de mercado e da funcionalidade das tarifas, e ao disposto na alínea *a*) do artigo 55.º, visando a sua fácil percepção pelos utilizadores dos portos.

3 - A aprovação do tarifário é comunicada pela autoridade a que respeita ao IPTM, I. P.

4 - A divulgação do tarifário pelas respectivas autoridades públicas junto dos utilizadores dos serviços deve ser feita com um período mínimo de 60 dias antes da sua entrada em vigor.

5 - O IPTM, I. P., comunica às administrações portuárias os tarifários das demais autoridades com o objectivo destes serem integrados nos seus sistemas de informação e publicitação.

Artigo 60.º

Tutela em matéria de tarifário

1 - Para além da competência para aprovar os respectivos tarifários, o IPTM, I. P., é titular de poderes de natureza inspectiva, de mérito e de legalidade sobre as administrações portuárias, em matéria de tarifário,

2 - No caso de o IPTM, I. P., considerar que o tarifário não cumpre o RST ou a lei, ou que essa entidade não está a executar esse regulamento de modo devido, tem o dever de o comunicar à autoridade competente para que actue tendo em vista a reposição da legalidade, para além de legitimidade para a propositura dos meios processuais que considere adequados para a defesa do interesse público e dos vários agentes do sector portuário previstos na Lei n.º 15/2002, de 22 de Fevereiro, alterada pela Lei n.º 59/2008, de 11 de Setembro, que aprovou o Código do Processo dos Tribunais Administrativos.

TÍTULO IV

Planeamento e sustentabilidade

CAPÍTULO I

Plano Nacional Marítimo-Portuário

Artigo 61.º

Plano Nacional Marítimo-Portuário

1 - O Plano Nacional Marítimo-Portuário (PNMP) é um plano sectorial com incidência territorial, que estabelece as opções estratégicas para o sector marítimo-portuário, definindo, designadamente a vocação e os usos de cada espaço portuário.

Proposta de Lei n.º _____

2 - O PNMP vincula as entidades públicas.

Artigo 62.º

Princípios

O regime de planeamento do sector portuário nacional assenta no respeito pelos princípios da:

a) Princípio da qualidade ambiental;

b) Princípio da integração territorial;

c) Princípio da protecção do domínio público portuário;

d) Princípio da responsabilidade social;

e) Princípio da rentabilidade económico-social;

f) Princípio da promoção da intermodalidade.

Artigo 63.º

Objectivos

1 - O PNMP tem como objectivos:

a) Explicitar territorialmente as orientações estratégicas para o sector;

b) Identificar os efeitos de grande escala provocados no território e no ambiente;

c) Localizar e identificar as principais infra-estruturas portuárias e investimentos;

d) Fornecer critérios para a definição das áreas sob jurisdição das AP;

e) Identificar, dentro das áreas de jurisdição portuárias, a respectiva vocação e, quando tal se justifique, os respectivos usos;

f) Garantir o estabelecimento de um adequado sistema de acessos terrestres e fluvio-marítimos aos portos, em articulação com os restantes instrumentos de gestão territorial;

g) Articular a política sectorial com os demais instrumentos de gestão territorial aplicáveis;

h) Fornecer indicações para o ordenamento municipal na envolvente na área portuária.

2 - O PNMP é elaborado nos termos do regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro, em processo promovido e coordenado pelo IPTM, I. P., com a colaboração das AP e de outras entidades que, em cada caso, se venham a revelar necessárias, e inclui uma avaliação ambiental, nos termos da lei.

Artigo 64.º

Vigência

1 - O PNMP vigora por um prazo de 10 anos, sendo reavaliado ao fim de cinco anos.

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, o PNMP é reavaliado sempre que as orientações estratégicas do Governo assim o exijam.

Artigo 65.º

Coordenação

As entidades responsáveis pela elaboração, aprovação, alteração, revisão, execução e avaliação dos instrumentos de gestão territorial devem assegurar, nos respectivos âmbitos de intervenção, a necessária coordenação com o PNMP, designadamente quanto às acessibilidades terrestres aos portos e a sua ligação às áreas logísticas, mantendo uma estrutura orgânica e funcional apta a prosseguir uma efectiva articulação no exercício de várias competências.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 66.º

Regime jurídico

O PNMP rege-se pelo estabelecido na presente lei e, subsidiariamente, pelas normas contidas no regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 380/99, de 22 de Setembro.

CAPÍTULO II

Gestão estratégica dos portos

Artigo 67.º

Instrumentos de gestão estratégica dos portos

1 – São instrumentos de gestão estratégica dos portos:

a) Os Planos Estratégicos dos Portos (PEP);

b) Os planos portuários elaborados pelas AP decorrentes de obrigações legais.

2 - O IPTM, I. P., deve manter um registo actualizado de todos os planos portuários em vigor.

Artigo 68.º

Planos estratégicos dos portos

1 - Os PEP têm carácter empresarial e concretizam as orientações estratégicas do Governo, subordinado ao PNMP, e consubstanciam-se no correcto equilíbrio entre as necessidades de desenvolvimento portuário, designadamente na estratégia comercial, na organização interna, no desenvolvimento e na consolidação de actividades, serviços e segmentos de mercado, bem como sobre as formas de investimento e financiamento.

2 - Os PEP discriminam, dentro do domínio portuário, as áreas que são afectas à operação portuária e à actividade logística, as áreas de reserva e as áreas de expansão.

3 - Os PEP são elaborados em processo promovido e coordenado pelas AP, no exercício das suas funções de gestão.

Artigo 69.º

Procedimentos

1 - A elaboração dos PEP compete à AP, sendo determinada por deliberação, a divulgar através da respectiva página da *Internet*, que estabelece os respectivos prazos de elaboração e de participação pública.

2 - Nos termos do disposto no número anterior, compete à respectiva AP a definição da oportunidade e dos termos de referência do PEP, precedidos de informação ao IPTM, I. P.

Artigo 70.º

Vigência

1 - Os PEP previstos na presente lei vigoram por um prazo de cinco anos, sendo reavaliados no final desse período.

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, os PEP são revistos quando as orientações estratégicas do Governo, o PNMP e as opções de gestão das AP, assim o exijam.

Artigo 71.º

Publicidade

Os instrumentos de gestão empresarial dos portos previstos na presente lei são publicitados no sítio da *internet* das entidades responsáveis pela sua elaboração.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO III

Relatórios

Artigo 72.º

Relatório consolidado

1 - O IPTM, I. P., elabora anualmente, até ao final do 1.º semestre do ano seguinte ao qual se reporta, o relatório consolidado de todo o sector portuário, incidindo, em especial, no acompanhamento e monitorização dos objectivos e metas fixados nas orientações estratégicas do sector e nos planos em vigor.

2 - O relatório consolidado é elaborado com base nos dados e informações fornecidos ao IPTM, I. P., pelas AP e demais autoridades.

3 - O IPTM, I. P., determina o modelo de reporte a adoptar pelas entidades referidas no número anterior.

Artigo 73.º

Relatório de sustentabilidade do porto

1 - As AP elaboram anualmente o relatório de sustentabilidade do porto, dando continuidade e tornando públicas as acções de melhoria do seu desempenho, nomeadamente quanto a procedimentos de gestão e monitorização ambiental, nas dimensões social e económica, todas elas articuladas com o sistema de gestão da própria empresa e respectiva tomada de decisão.

2 - O relatório de sustentabilidade, apresentado até final do primeiro semestre do ano seguinte ao qual se reporta, é publicitado no sítio da *Internet* da respectiva AP.

Artigo 74.º

Objectivos

O relatório de sustentabilidade tem as seguintes finalidades:

a) Fornecer uma visão clara relativamente ao impacte ambiental e humano da empresa, para apoiar a tomada de decisões fundamentadas quanto a investimentos, aquisições e parcerias;

b) Criar uma ferramenta de gestão que permita a melhoria continuada do desempenho de cada porto.

Artigo 75.º

Modelo do relatório

1 - O modelo de relatório adoptado pela AP deve fornecer uma descrição do desempenho de sustentabilidade da organização, divulgando os resultados obtidos dentro do período relatado, no contexto dos compromissos, da estratégia e da forma de gestão da organização.

2 - O relatório pode ser usado como:

a) Padrão de referência e avaliação do desempenho de sustentabilidade relativamente ao cumprimento de leis, normas, códigos e padrões de desempenho;

b) Demonstração da influência que as expectativas de desenvolvimento sustentável surtem na organização das administrações portuárias;

c) Comparação de desempenho interno, no seio da organização, e externo, com outras organizações, ao longo do tempo.

CAPÍTULO IV

Dragagens e obras portuárias

Artigo 76.º

Obras de dragagem

1 - As obras de dragagem que visam a criação, melhoria ou manutenção das condições de acessibilidade marítima e de segurança para a navegação, dentro ou no acesso aos portos, têm a natureza de obras públicas.

Proposta de Lei n.º _____

2 - O planeamento e a execução de obras de dragagem dos portos são da responsabilidade das respectivas AP.

3 - As obras de dragagem que não se incluem no n.º 1, submetem-se ao regime jurídico de utilização dos recursos hídricos.

Artigo 77.º

Planos plurianuais de dragagem de manutenção

1 - As AP elaboram planos plurianuais de dragagem de manutenção para um período de três a cinco anos.

2 - São dragagens de manutenção as operações correntes e repetitivas que visam repor a batimetria, tal como consta dos planos hidrográficos originais do porto e divulgados à navegação.

3 - As dragagens de manutenção nas áreas de jurisdição portuária, que sejam da responsabilidade de outras entidades públicas ou privadas, constam igualmente dos planos plurianuais de dragagem, devendo essas entidades facultar às AP todos os elementos necessários à formulação do plano.

4 - Os planos plurianuais de dragagem são submetidos pela AP a parecer das autoridades marítima e das pescas e aquicultura.

5 - A AP remete os planos plurianuais de dragagem para a administração de região hidrográfica (ARH) competente para a sua aprovação, a qual se deve pronunciar no prazo de 60 dias, findo o qual se consideram tacitamente aprovados.

6 - A administração portuária dá conhecimento ao IPTM, I. P., dos planos plurianuais de dragagem de manutenção aprovados.

7 - Os planos plurianuais de dragagem contêm o programa de monitorização das operações de dragagem e de controlo do destino dos materiais dragados e o programa de reporte anual.

Proposta de Lei n.º _____

8 - Um plano plurianual de dragagem pode incluir portos geridos por diferentes AP, sendo estas solidariamente responsáveis pela sua elaboração, execução e fiscalização.

Artigo 78.º

Contratação e sustentabilidade

1 - As obras de dragagem podem ser promovidas, directamente, por contrato de empreitada, ou, através de licenciamento ou concessão a empresas especializadas.

2 - Os planos plurianuais de dragagem podem prever a comercialização de dragados para auto financiamento das respectivas operações.

3 - As AP remetem anualmente ao IPTM, I. P., até ao final do 1.º trimestre do ano seguinte àquele a que respeita, um relatório descritivo das operações de dragagem, do destino dos materiais, dos resultados da monitorização, realizadas no período, tendo por referência o plano em vigor.

4 - Deve ser enviada uma cópia do relatório referido no número anterior à autoridade que aprovou o plano.

Artigo 79.º

Obras de construção e instalações portuárias

1 - Os projectos de obras de construção de instalações portuárias devem estar em conformidade com os planos portuários em vigor, bem como com outras normas legais e regulamentares aplicáveis, designadamente normas e especificações técnicas nacionais e comunitárias.

2 - Os projectos de construção, de instalação de equipamentos e de desenvolvimento de actividades devem ser avaliados quanto aos seus efeitos no ambiente, nos termos da lei, e devem ser acompanhados pela implementação das correspondentes medidas de minimização de impactes e de monitorização.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 80.º

Disposição transitória

As AP devem apresentar à ARH competente o primeiro plano plurianual de dragagens de manutenção até um ano após a entrada em vigor da presente lei, sem prejuízo de prosseguirem as operações de dragagem contratadas ou licenciadas a empresas até ao termo do respectivo contrato ou licença.

TÍTULO V

Operação portuária

CAPÍTULO I

Regime jurídico da operação portuária

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 81.º

Conceito

A operação portuária é a actividade de movimentação de cargas a embarcar ou a desembarcar dentro das zonas portuárias, compreendendo as actividades de estiva, desestiva, conferência, carga, descarga e transbordo, bem como a recepção, movimentação e arrumação de mercadorias manifestadas, em cais, parques e armazéns de terminais portuários.

Artigo 82.º

Natureza

A operação portuária é de interesse público, no respeito das condições de concorrência e do interesse da economia nacional.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 83.º

Excepções

São excluídas da operação portuária de movimentação de cargas nas áreas portuárias de prestação de serviço público, as operações:

a) Realizadas sob o controlo das autoridades militares e que envolvem embarcações militares ou do Estado, bem com as que tenham por objecto material militar ou de interesse para a defesa nacional ou de investigação científica;

b) Determinadas pelas necessidades de assistência ou de salvação de embarcações, de remoção de cargas dos meios sinistrados ou de mercadorias achadas ou arrojadas, quando se realizem sob a direcção das autoridades marítimas e portuárias competentes;

c) De embarque e desembarque de materiais e equipamentos destinados a obras públicas quando realizadas nos respectivos estaleiros;

d) De controlo, segurança ou fiscalização, que assumem natureza aduaneira, policial, sanitária ou portuária, quando sejam determinadas pelas autoridades competentes;

e) De abastecimento do próprio navio, seus passageiros e tripulação, designadamente em sobressalentes, materiais de bordo, mantimentos, combustíveis e lubrificantes, independentemente da sua forma de acondicionamento;

f) De carga, descarga e trasfega de combustíveis e produtos petrolíferos e de outros produtos líquidos a granel, quando, neste último caso, se processe por tubagem própria em terminais dotados de equipamentos fixos especializados para a movimentação e armazenagem daqueles produtos, ou no mesmo terminal com estruturas amovíveis adequadas ao fluxo contínuo daquele tipo de cargas;

Proposta de Lei n.º _____

g) De carga, descarga e trasfega de produtos químicos, cujas características imponham a observância de regras de actuação e de procedimentos de segurança adequados à especificidade do produto e da operação;

h) De recepção, expedição, arrumação e controlo em parques de veículos automóveis, atrelados e outro material rolante, quando efectuadas em momento anterior à carga ou posterior à descarga do navio, bem como as actividades para entrega e inspecção de veículos;

i) De peação ou despeação de cargas, abertura e fecho de escotilhas e remoção de carga a bordo dos navios, quando realizadas exclusivamente pela tripulação com meios operacionais próprios das embarcações;

j) De varredura e limpeza a bordo ou em terra, bem como as operações a bordo, designadamente de carga e descarga e arrumação de mercadorias transportadas em embarcações de tráfego local, e em regime de navegação local, desde que realizadas com recurso aos meios próprios da embarcação;

l) As operações de carga ou descarga de meios de transporte terrestres, efectuados exclusivamente com equipamentos nele instalados, bem como a arrumação de mercadorias no seu interior ou a sua entrega efectuada pela respectiva tripulação, em fase posterior à descarga ou anterior ao início da carga para navios;

m) De controlo administrativo de entradas e saídas de mercadorias em portarias;

n) De superintendência de cargas e exames periciais que tenham por objecto cargas a embarcar ou desembarcar, ainda que realizadas na área portuária;

o) De movimentação de pescado fresco, refrigerado ou congelado descarregado de embarcações de pesca em portos de pesca e terminais de pesca;

p) De movimentação de inertes provenientes de dragagens, de estabelecimento ou de manutenção, no domínio público hídrico para garantir a operacionalidade do porto;

q) De carga e descarga e de movimentação de mercadorias nas embarcações em tráfego local utilizadas no tráfego inter margens e ao longo da mesma margem dos rios navegáveis;

r) De movimentação de cargas nas plataformas logísticas, entendendo-se como tais as definidas no Decreto-Lei n.º 152/2008, de 5 de Agosto.

Artigo 84.º

Serviços associados à operação portuária

As AP devem assegurar enquanto entidades titulares de poderes de direcção, de supervisão, de coordenação, de controlo e fiscalização, sancionatórios e de promoção geral do porto, bem como de gestão da área portuária, os serviços base necessários ao regular funcionamento do porto, directa ou indirectamente associados à operação portuária, que não se encontram concessionados ou licenciados.

SECÇÃO II

Prestação da operação portuária

Artigo 85.º

Prestação da operação portuária

1 - A operação portuária é prestada pelas empresas de estiva.

2 - A operação portuária apenas pode ser prestada pelas AP, mediante parecer prévio favorável do IPTM, I. P., num dos seguintes casos:

a) Quando se verifique a impossibilidade de empresas de estiva realizarem a operação portuária;

b) Em caso de sequestro de uma concessão de operação portuária, durante o respectivo período;

c) Em caso de resgate, rescisão ou termo de uma concessão de operação portuária, enquanto a actividade não puder ser assegurada por empresas de estiva;

d) Quando se reconheça a existência de interesse estratégico para a economia nacional no exercício da actividade pela AP;

e) Para assegurar a livre concorrência, ouvida a Autoridade da Concorrência.

3 - A operação portuária apenas pode ser realizada nas áreas dominiais portuárias de uso privativo pelos respectivos titulares nos casos previstos na presente lei.

Artigo 86.º

Regime jurídico

1 - A operação portuária é prestada por empresas de estiva na área dominial portuária que lhe esteja afecta, mediante concessão em regime de serviço público, podendo ser por tipo de cargas e, em exclusivo, a atribuir nos termos previstos na presente lei e nas bases a ela anexas.

2 - Fora das concessões, a operação portuária apenas pode ser prestada por empresas de estiva na área dominial portuária de uso comum nos seguintes casos:

a) Quando, tendo sido lançado concurso para a atribuição de uma concessão de operação portuária numa determinada área dominial portuária, este tenha ficado deserto;

b) Quando a AP proceda a consulta prévia às empresas de estiva sobre o interesse em obterem a concessão e reconheça que o concurso vai ficar deserto;

c) Quando, por despacho do membro do Governo que tutela o sector marítimo-portuário, se reconheça a existência de interesse estratégico na manutenção deste regime.

3 - A operação portuária, ainda que realizada sem recurso a empresas de estiva, encontra-se sujeita às normas da presente lei e às constantes do regulamento de exploração ou de utilização do respectivo porto, nomeadamente no que respeita ao ambiente, à segurança da operação portuária e à responsabilidade pela utilização de estruturas e equipamentos portuários.

Artigo 87.º

Realização da operação portuária em áreas dominiais portuárias de uso privativo

1 - Nas áreas dominiais portuárias objecto de usos privativos pode ser realizada operação portuária quando o respectivo título o preveja.

2 - Os titulares de direitos de uso privativo de parcelas do domínio público de concessões de exploração de bens dominiais, de concessões de serviço público ou de obras públicas portuárias podem realizar livremente na área que lhes está afecta operações de movimentação de cargas, desde que as mercadorias provenham ou se destinem ao seu próprio estabelecimento industrial e as operações se enquadrem no exercício normal da actividade prevista no respectivo título de uso privativo ou no objecto da concessão.

3 - A realização nas áreas dominiais portuárias de uso privativo de operações portuárias em violação do disposto no n.º 2 determina a caducidade das licenças ou a resolução dos contratos de uso privativo respeitantes à área em causa.

CAPÍTULO II

Empresas de estiva

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 88.º

Conceito

As empresas de estiva são as entidades licenciadas para a realização da operação portuária.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 89.º

Natureza

As empresas de estiva assumem a forma de sociedades comerciais, devendo o seu objecto social compreender o exercício da actividade de movimentação de cargas nos portos.

Artigo 90.º

Licença das empresas de estiva

A atribuição da licença de empresa de estiva é da competência do IPTM, I. P., o qual deve elaborar um registo nacional das empresas de estiva licenciadas em actividade em cada porto.

Artigo 91.º

Certificado de conformidade das empresas de estiva

1 - A actividade de operação portuária depende da emissão de um certificado de conformidade, o qual habilita em concreto a empresa de estiva a operar no respectivo porto.

2 - Compete à AP com jurisdição na respectiva área dominial portuária atribuir o certificado de conformidade, através do qual a empresa de estiva, devidamente licenciada nos termos da presente lei, é habilitada a operar num porto.

Proposta de Lei n.º _____

SECÇÃO II

Licenciamento das empresas de estiva

SUBSECÇÃO I

Requisitos de licenciamento

Artigo 92.º

Requisitos de licenciamento

1 - Os requisitos de licenciamento das empresas de estiva são os seguintes:

a) A idoneidade;

b) A capacidade técnica;

c) A capacidade económica e financeira.

2 - Compete ao IPTM, I. P., a aprovação de regulamento de licenciamento de empresas de estiva no qual se densifiquem os conceitos mencionados no número anterior de acordo com as regras constantes dos artigos seguintes.

3 - As empresas de estiva concessionárias estão isentas de comprovar os requisitos já cumpridos no âmbito do contrato de concessão.

Artigo 93.º

Idoneidade

A licença de empresa de estiva apenas pode ser atribuída a entidades que comprovem ser idóneas para o exercício da operação portuária, de acordo com o cumprimento dos seguintes requisitos:

a) Ter a sua situação regularizada relativamente a contribuições para a segurança social e relativamente a impostos e contribuições ou outros encargos perante o Estado português;

Proposta de Lei n.º _____

b) Não pertencerem aos seus corpos sociais membros que tenham sido legalmente proibidos ou inibidos do exercício do comércio, enquanto não for levantada a inibição ou decretada a reabilitação.

Artigo 94.º

Capacidade técnica

1 - É requisito do licenciamento das empresas de estiva a existência de um quadro técnico que assegure a respectiva direcção técnica, sem prejuízo do disposto na presente lei a propósito do certificado de conformidade.

2 - Nos casos das empresas de estiva que exerçam a sua actividade em mais do que um porto devem ter um quadro técnico por porto.

Artigo 95.º

Capacidade económico-financeira

A capacidade económica e financeira é comprovada pela existência de uma estrutura económica e de recursos financeiros necessários ao desenvolvimento da actividade e para a boa gestão da empresa apreciada com base em estudo de viabilidade económica e financeira, para cuja verificação o IPTM, I. P., pode solicitar esclarecimentos.

Artigo 96.º

Legitimidade

1 - Podem requerer a licença de empresa de estiva todos os interessados que demonstrem preencher os requisitos estabelecidos na presente lei.

2 - O requerimento pode ser apresentado em nome de pessoa colectiva constituída ou a constituir.

3 - No caso de requerimento apresentado por pessoa colectiva a constituir, o requerimento deve ser instruído com a denominação de pessoa colectiva devidamente aprovada pela entidade legalmente competente, bem como com a indicação dos requisitos que se compromete preencher e como o pretende fazer.

Artigo 97.º

Licença de empresa de estiva

A licença de empresa de estiva pode ter como objecto a generalidade ou parte das operações de movimentação de cargas.

Artigo 98.º

Prazo

A licença de empresa de estiva é atribuída sem prazo.

Artigo 99.º

Taxas

Pela emissão ou confirmação da licença de empresa de estiva são devidas taxas a aprovar e a cobrar nos termos da lei e dos regulamentos aplicáveis.

Artigo 100.º

Manutenção dos requisitos

1 - As empresas de estiva devem manter os requisitos exigidos para o licenciamento e os que forem estabelecidos para o exercício da actividade em cada porto, sob pena de caducidade da respectiva licença, a qual deve ser declarada pelo IPTM, I. P.

2 - O IPTM, I. P., deve proceder à verificação periódica, no prazo máximo de três anos, do preenchimento pelas empresas de estiva dos requisitos referidos no número anterior.

Proposta de Lei n.º _____

3 - As empresas de estiva devem comunicar ao IPTM, I. P., e à AP competente as alterações que se verifiquem relativamente às matérias que são requisitos do licenciamento e do exercício da actividade de operação portuária.

Artigo 101.º

Confirmação da licença

1 - A licença de empresa de estiva é confirmada trienalmente, sem prejuízo do disposto na presente lei a propósito da respectiva caducidade.

2 - A confirmação só é concedida quando a empresa de estiva continue a preencher os requisitos necessários à obtenção do licenciamento e ao exercício da sua actividade em cada porto.

3 - A confirmação é requerida pela empresa de estiva até 90 dias antes do prazo referido no n.º 1, devendo ser apresentada para o efeito declaração em como os requisitos exigidos se mantêm preenchidos.

4 - Sempre que se revele necessário, o IPTM, I. P., pode determinar que a declaração referida no número anterior seja acompanhada dos elementos comprovativos de que se encontram reunidos alguns ou todos os requisitos.

5 - A confirmação não é concedida quando, no exercício da sua actividade, a empresa de estiva tenha violado de modo reiterado as normas legais aplicáveis, omitido, de forma considerada grave, o cumprimento das suas obrigações ou prestado falsas informações.

6 - Em caso de não confirmação, a licença caduca no termo do prazo referido no n.º 1 e um novo processo de licenciamento da entidade requerente só pode ter lugar um ano após a data da extinção da licença.

7 - Para os efeitos do disposto no n.º 5, considera-se violação reiterada a verificação continuada da infracção ou a terceira infracção culposa autónoma às normas e obrigações referidas.

Proposta de Lei n.º _____

SUBSECÇÃO II

Vicissitudes da licença

Artigo 102.º

Suspensão

1 - A licença de empresa de estiva pode ser suspensa por prazo até seis meses por decisão do IPTM, I. P., nos seguintes casos:

a) A pedido do respectivo titular;

b) Com fundamento na violação de obrigação legal, administrativa ou judicial reiterada ou considerada grave.

2 - No caso previsto na alínea *b)* do número anterior, o IPTM, I. P., deve determinar à empresa de estiva a reposição da legalidade da sua actuação, estabelecendo os termos e o prazo em que o deve fazer.

3 - As AP devem comunicar ao IPTM, I. P., no prazo máximo de oito dias, todos os factos de que tenham conhecimento que possam determinar a suspensão da licença.

Artigo 103.º

Caducidade

1 - A licença caduca nos seguintes casos:

a) Quando a empresa de estiva não reúna os requisitos exigidos para a emissão da licença ou para o exercício da actividade em cada porto;

b) Quando a empresa de estiva não exerça a sua actividade por um prazo superior a seis meses por razões não consideradas de força maior e não tenha solicitado a suspensão da licença nos termos previstos na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 102.º;

c) Quando a empresa de estiva não exerça a sua actividade, em virtude da atribuição a outra empresa de estiva da concessão de movimentação de cargas no porto onde actua, seja por inexistência de infra-estruturas portuárias disponíveis, seja por motivos de exclusividade da actividade concedida;

d) No termo do prazo de uma concessão de operação portuária, caso a empresa de estiva não se encontre certificada para actuar noutro porto e não solicite, no prazo de 30 dias, um certificado de conformidade para exercer num determinado porto a sua actividade.

2 - No caso previsto na alínea *a)* do número anterior a caducidade ocorre se a empresa, devidamente notificada pelo IPTM, I. P., não preencher os requisitos exigidos para a emissão de licença ou para o exercício da actividade no prazo de três meses.

3 - Sem prejuízo dos seus efeitos jurídicos, a caducidade deve ser declarada pelo IPTM, I. P., na qualidade de entidade licenciadora, e comunicada às AP nas quais a empresa de estiva seja titular de um certificado de conformidade.

Artigo 104.º

Revogação

1 - A licença é revogada pelo IPTM, I. P., nos seguintes casos:

a) A requerimento do respectivo titular;

b) Quando, na sequência da suspensão da licença determinada nos termos do artigo 102.º, a empresa de estiva não reponha a legalidade da sua actuação nos termos e no prazo que lhe seja determinado pelo IPTM, I. P.;

c) Quando a violação de obrigação legal, administrativa ou judicial seja reiterada ou considerada grave e, em virtude da natureza da violação, não for susceptível de ser resposta a legalidade da actuação da empresa de estiva;

d) Quando a empresa de estiva tenha sido condenada por práticas anti-concorrenciais.

2 - À revogação da licença aplicam-se as regras constantes dos n.ºs 3 e 6 do artigo 101.º

SECÇÃO III

Certificado de conformidade

Artigo 105.º

Requisitos para a actividade em cada porto

1 - A AP competente estabelece, mediante parecer vinculativo do IPTM, I. P., os requisitos específicos para a actividade de operação portuária no respectivo porto.

2 - Os requisitos mencionados no número anterior são os seguintes:

a) A capacidade técnica específica;

b) A realização dos seguros obrigatórios;

c) A prestação de caução à AP;

d) A indicação dos preços máximos.

Artigo 106.º

Emissão de certificado de conformidade

1 - Uma vez comprovado o preenchimento, pela empresa de estiva, dos requisitos fixados nos termos do artigo anterior, a AP emite um certificado de conformidade, o qual habilita a empresa a operar no respectivo porto.

2 - A AP pode limitar, a pedido da empresa de estiva ou por razões de interesse público, designadamente de natureza operacional, a actividade da empresa a certas infra-estruturas ou equipamentos que sejam da sua titularidade.

3 - As limitações referidas no número anterior constam do certificado de conformidade.

4 - A AP deve comunicar, no prazo de 30 dias, ao IPTM, I. P., os certificados de conformidade que tenha emitido ou cancelado.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 107.º

Capacidade técnica específica

São requisitos da capacidade técnica específica das empresas de estiva, para efeitos de emissão do certificado de conformidade, em cada porto, os seguintes:

a) A existência de um quadro mínimo de pessoal, constituído por trabalhadores que desempenhem funções de chefia ou de particular responsabilidade das operações;

b) A posse de equipamentos, veículos ou máquinas, necessários à realização das operações pretendidas.

Artigo 108.º

Seguros

1 - É obrigatória a celebração de um contrato de seguro de responsabilidade civil para cobertura dos seguintes riscos:

a) De perdas e danos que possa culposamente causar a terceiros por acções ou omissões suas ou do seu pessoal, na realização de qualquer operação a seu cargo;

b) De perdas e danos que possa provocar às mercadorias, quando estas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação ou quando se encontrem em espaço de que tenha o uso exclusivo nos termos da legislação em vigor;

c) De perdas e danos a causar à AP ou aos concessionários por acção ou omissão sua ou do seu pessoal no desempenho das respectivas funções nas infra-estruturas, instalações e equipamentos cuja utilização lhe tenha sido cedida por aqueles.

2 - É obrigatória a celebração de um seguro-caução para cobertura do cumprimento das obrigações aduaneiras e fiscais perante as autoridades aduaneiras pelas mercadorias armazenadas ou estacionadas no interior da área portuária e sujeitas a regime alfandegário, desde que aquelas lhe estejam confiadas para a realização de qualquer operação portuária ou quando tenha o controlo ou uso exclusivo do espaço onde se encontram depositadas.

Proposta de Lei n.º _____

3 - As condições mínimas dos seguros são estabelecidas por portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do sector marítimo-portuário.

4 - A apresentação da apólice dos seguros pode ser feita nos 30 dias subsequentes à notificação do licenciamento ao requerente, caso em que a eficácia da licença fica sujeita à condição suspensiva dessa apresentação.

5 - Compete às AP estabelecer a obrigatoriedade de cobertura de outros riscos para além dos consignados na presente lei.

Artigo 109.º

Caução

1 - Com a apresentação do pedido de certificado de conformidade deve ser prestada caução para garantir o cumprimento das obrigações da empresa de estiva, constituída a favor da respectiva AP.

2 - A caução a que se refere o número anterior é constituída por depósito à ordem da AP ou por qualquer outra garantia que assegure disponibilidade igual à do depósito, sendo o seu montante anual correspondente a 1/12 do valor global da taxa portuária paga pela empresa no ano civil anterior ou, no primeiro ano de actividade, correspondente a 20% do capital social.

Artigo 110.º

Preços máximos

1 - As empresas de estiva submetem à aprovação da respectiva AP os preços máximos a praticar no porto.

2 - A proposta de tabela de preços máximos é fundamentada com estudo técnico, económico e financeiro, devendo reflectir os custos inerentes à cedência temporária de mão-de-obra portuária.

Proposta de Lei n.º _____

3 - A tabela de preços máximos é divulgada pela AP, devendo ser reavaliada anualmente.

Artigo 111.º

Taxas

1 - Pela emissão do certificado de conformidade e pelo exercício da actividade de empresa de estiva são devidas taxas à AP.

2 - A taxa devida pelo exercício de actividade é cobrada como contrapartida pelo uso e desgaste das infra-estruturas portuárias.

Artigo 112.º

Extensão de regime

Aplicam-se aos certificados de conformidade as regras constantes da presente lei relativas à licença de empresa de estiva em matéria de prazo, manutenção de requisitos, bem como os artigos relativos à confirmação, suspensão, caducidade e revogação, com as necessárias modificações.

SECÇÃO IV

Direitos e deveres das empresas de estiva

Artigo 113.º

Direitos

São atribuídos às empresas de estiva, em especial, os seguintes direitos:

a) O direito de acesso, em igualdade de condições com as demais empresas, às instalações e equipamentos portuários nas áreas dominiais portuárias de uso comum dos portos, bem como nas áreas concessionadas caso o contrato de concessão de operação portuária o preveja e nos termos dele constantes;

b) O direito de solicitarem às entidades competentes que lhes sejam atribuídas, nos termos da lei, a concessão de actividades ou a utilização de áreas portuárias não concessionadas;

c) O direito de exigir às entidades competentes a adopção de medidas necessárias para pôr termo ou precaver as consequências de acções ou omissões ilegais ou susceptíveis de prejudicarem o gozo pleno dos direitos emergentes do seu licenciamento, de contrato de concessão ou de títulos de uso privativo.

Artigo 114.º

Deveres

1 - Sem prejuízo de outras obrigações, as empresas de estiva devem:

a) Respeitar as normas aplicáveis à sua actividade e executar as decisões administrativas emitidas pelas entidades competentes, contribuindo para a operacionalidade e eficiência do porto onde actuem;

b) Pagar as taxas inerentes ao exercício da sua actividade e à utilização das áreas dominiais portuárias;

c) Publicitar a tabela de preços a cobrar pelos serviços que prestam;

d) Cooperar na introdução de medidas técnicas e administrativas tendentes à melhoria da qualidade do serviço portuário, à optimização de custos e à transparência de preços, bem como na divulgação da imagem do porto, dos preços dos serviços prestados e dos respectivos índices de qualidade;

e) Prestar as informações técnicas respeitantes às operações realizadas ou a realizar, sempre que solicitadas;

f) Submeter-se à fiscalização das entidades competentes relativas à comprovação do preenchimento continuado dos requisitos de acesso e de exercício da actividade de operação portuária, bem como a atinentes à prática de irregularidades em matéria de preços ou de facturação;

g) Aprovar e executar um plano de formação anual dos trabalhadores portuários;

h) Ter em conta a competitividade do porto na celebração de acordos com terceiros;

i) Escriturar as facturas relativas às operações portuárias de forma a garantir a clareza e a correcta percepção pelos respectivos destinatários, discriminando a natureza e o custo unitário dos serviços prestados.

2 - Os concessionários e titulares de áreas portuárias devem permitir a respectiva utilização por empresas de estiva detentoras de certificado de conformidade, quando o respectivo contrato ou título de utilização o preveja.

Artigo 115.º

Extensão dos direitos e deveres das empresas de estiva

O disposto nos artigos anteriores aplica-se, com as necessárias adaptações, às demais entidades que realizem operações de movimentação de cargas na área portuária.

Artigo 116.º

Direcção técnica das operações

Sem prejuízo dos poderes que legalmente cabem ao comandante do navio ou mestre de embarcação e das atribuições legais cometidas às AP, compete à empresa de estiva a direcção técnica de todas as operações que efectuar, seja qual for o proprietário dos equipamentos, instalações e espaços utilizados, designadamente:

a) A definição e a gestão dos meios humanos afectos à operação portuária;

b) A direcção técnica e a supervisão de todo o pessoal utilizado para aquelas operações seja qual for a sua entidade empregadora;

c) A definição dos equipamentos e dos meios técnicos em geral necessários à operação portuária.

Proposta de Lei n.º _____

SECÇÃO V

Disposições transitórias

Artigo 117.º

Confirmação dos requisitos da licença de empresa de estiva

1 - Com a entrada em vigor da presente lei, as empresas de estiva dispõem do prazo de 90 dias para procederem à prova perante o IPTM, I. P., de que cumprem os requisitos exigidos para a emissão da licença de empresa de estiva.

2 - Feita a prova referida no número anterior, o IPTM, I. P., deve confirmar a licença no prazo de 60 dias, sob pena de a mesma se considerar tacitamente confirmada.

Artigo 118.º

Concretização dos requisitos para a actividade portuária em cada porto

As AP devem proceder à concretização dos requisitos específicos para a operação portuária em cada porto no prazo de 60 dias a contar da data da entrada em vigor da presente lei.

Artigo 119.º

Emissão de certificado de conformidade

As empresas de estiva devidamente licenciadas devem solicitar a emissão do certificado de conformidade no prazo de 60 dias a contar da data da concretização, pelas AP, dos requisitos para a operação portuária num determinado porto.

Proposta de Lei n.º _____

TÍTULO VI

Segurança portuária

CAPÍTULO I

Segurança portuária

Artigo 120.º

Objectivos de segurança portuária

O sector portuário tem por objectivo prosseguir a segurança na sua dupla vertente:

a) Segurança portuária na perspectiva operacional da navegação, movimentação de passageiros, tripulantes e mercadorias, incluindo o domínio ambiental;

b) Protecção portuária na perspectiva da prevenção e salvaguarda contra actos ilícitos.

Artigo 121.º

Atribuições das AP em matéria de segurança portuária

Cada AP deve, em consonância com a política de segurança definida, desenvolver a sua actividade com vista a:

a) Garantir a segurança e a protecção dos utilizadores, tripulantes e passageiros, das instalações, da navegação, dos meios de transporte e das mercadorias, durante a operação normal do porto;

b) Reduzir ao mínimo o risco de ocorrência de acidentes e incidentes nas vertentes da segurança e da protecção;

c) Implementar ou reforçar medidas preventivas, correctivas e de fiscalização, de modo a minimizar eventuais danos nas pessoas, no meio ambiente, nos navios e embarcações em geral, equipamentos, veículos e infra-estruturas, resultantes de acções ou condições inseguras durante a operação normal do porto;

d) Garantir, sem prejuízo das atribuições e competências de outras entidades oficiais neste âmbito, o cumprimento da legislação e regulamentação em matéria de segurança e protecção aplicável nos portos, designadamente nacional, europeia e da Organização Marítima Internacional, bem como a concretização das boas práticas internacionais da indústria portuária neste âmbito;

e) Minimizar atrasos e problemas no âmbito da segurança e da protecção que afectem a operação normal do porto;

f) Promover uma aproximação sistemática na identificação dos potenciais perigos e ameaças, desenvolvendo metodologias de custo-eficácia, para uma melhor gestão de risco e intervenção;

g) Minimizar os custos directos e indirectos dos acidentes e incidentes ou danos estruturais, em articulação com os organismos e entidades oficiais competentes, e maximizar os benefícios de uma atitude pró-activa e da prevenção;

h) Garantir a distribuição de recursos adequados, designadamente no respeitante ao tempo e aos meios financeiros a afectar, para melhor controlo dos perigos e da gestão dos riscos e eficácia das intervenções;

i) Desenvolver uma permanente cultura de segurança e protecção portuária em todos os funcionários e utilizadores do porto;

j) Promover as actividades portuárias de modo a que contribuam para a boa imagem do porto e para a confiança no seu desempenho, em termos de segurança e protecção;

l) Elaborar o Plano de Segurança Portuária, o qual contém normas, manuais e procedimentos, planos de emergência e de contingência, relativos às matérias de segurança e protecção, de sua responsabilidade, e garantir a sua revisão e actualização;

Proposta de Lei n.º _____

m) Garantir as necessárias condições e espaços a conceder às autoridades públicas, tendo em vista a instalação de equipamentos de segurança a afectar e o desempenho da missão que lhes é próprio.

Artigo 122.º

Sistema de gestão de segurança portuária

Para os efeitos do disposto no artigo anterior, compete às AP, em articulação com as demais autoridades, a identificação, em cada porto, dos perigos e ameaças por área de actividade e a avaliação dos riscos associados em cada uma das vertentes da segurança portuária, tendo em vista a sua minimização e a implementação de um Sistema de Gestão de Segurança Portuária, que inclua as empresas licenciadas e concessionárias na sua área de jurisdição, assegurando, uma gestão dos riscos de modo a que estes sejam tão baixos quanto seja razoavelmente praticável.

Artigo 123.º

Gestão da segurança portuária

A AP e as empresas licenciadas e concessionárias devem proporcionar as estruturas e os meios necessários que permitam uma eficiente gestão da segurança, como componente fundamental para o sucesso e sustentabilidade da actividade portuária, designadamente na sua vertente empresarial.

Artigo 124.º

Medidas e procedimentos de segurança portuária

As AP, em articulação com as demais autoridades, são responsáveis pela implementação das medidas necessárias à elaboração, revisão e actualização de normas e procedimentos de segurança e protecção, bem como à execução de acções de sensibilização, formação e treino que contribuam para o reforço e melhoria da segurança portuária nas suas várias vertentes, assim como para a boa imagem dos portos sob a sua responsabilidade.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 125.º

Unidade orgânica com competência em matéria de segurança portuária

Cada AP deve dispor de uma unidade orgânica, a qual participa na elaboração e implementação da Política de Segurança Portuária e que promova, entre outras:

a) A avaliação de riscos, a elaboração e a manutenção do Plano de Segurança Portuária;

b) O acompanhamento da implementação do Plano;

c) O desenvolvimento de uma cultura de segurança entre todos os agentes portuários.

TÍTULO VII

Regime contra-ordenacional

Artigo 126.º

Contra-ordenações

1 - Constituem contra-ordenação, punível com coima, as seguintes infracções:

a) A realização de actividades nas áreas portuárias sem a necessária autorização ou licença da AP, ou em violação do respectivo regime jurídico;

b) Realização de actividades portuárias com inobservância das normas relativas à segurança, higiene, e saúde no trabalho;

c) Não cumprimento das normas relativas à utilização ou exploração do domínio público portuário;

d) Permanência, utilização ou ocupação de áreas portuárias ou de instalações portuárias sem autorização da AP;

Proposta de Lei n.º _____

e) Não cumprimento de ordens ou de determinações dos órgãos ou funcionários da AP ou obstrução ao desempenho das suas funções;

f) Não participação à AP pelas entidades que nos termos da presente lei ou da lei tenham obrigação de o fazer, de acidentes ou de incidentes ocorridos nas áreas portuárias, independentemente de a participação ter sido efectuada a outras entidades;

g) Não prestação de informações ou não apresentação de documentos legalmente exigíveis nos prazos previstos ou quando tal seja solicitado pela AP;

h) Não cumprimento das normas aplicáveis à entrada, à permanência, à docagem e às manobras das embarcações nas áreas portuárias;

i) Não cumprimento das normas relativas ao embarque e ao desembarque de pessoas nas áreas portuárias;

j) Não cumprimento das normas relativas à movimentação, à armazenagem, à permanência e à remoção de cargas nas áreas portuárias;

l) Não cumprimento das normas aplicáveis aos serviços de pilotagem nas áreas portuárias;

m) Não cumprimento das normas aplicáveis aos serviços de reboque nas áreas portuárias;

n) Exercício de comércio não autorizado de bebidas ou de outros bens ou efectuado fora dos locais determinados pela AP;

o) Não cumprimento das normas constantes dos regulamentos portuários em resultado de serviços prestados por titulares de licenças ou de contratos;

p) Não cumprimento das normas respeitantes à produção, à movimentação, ao depósito e à recolha de resíduos, sólidos ou líquidos, provenientes ou não de operações efectuadas nas áreas portuárias;

Proposta de Lei n.º _____

q) Colocação ou depósito nas áreas portuárias de quaisquer objectos, materiais, apetrechos ou equipamentos sem prévia autorização da AP ou fora dos locais para o efeito devidamente indicados pela AP;

r) Paragem ou estacionamento de viaturas nas vias fixas de circulação do equipamento portuário e ferroviário ou em locais proibidos e devidamente sinalizados nas áreas portuárias;

s) Utilização de água ou de energia eléctrica das redes de abastecimento sem prévia autorização da AP ou em desrespeito das condições de fornecimento definidas pela AP;

t) Realização de obras ou execução de trabalhos nas áreas portuárias sem autorização da AP, sem prejuízo das competências da Autoridade Marítima Nacional;

u) A realização de obras ou instalação de equipamentos com vocação portuária fora das áreas de jurisdição das AP sem as necessárias autorizações ou licenças;

v) A realização de operações de dragagem não autorizadas e lançamento dos dragados fora das zonas indicadas pela AP;

x) A violação dos deveres laborais dos empregadores;

z) O acesso de pessoa não autorizada pelo Serviço de Estrangeiros e Fronteiras à zona internacional do porto ou a bordo da embarcação, salvo nos casos em que a respectiva actividade profissional principal implique a sua presença nesses locais ou o acesso aos mesmos.

2 - A negligência e a tentativa são puníveis.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 127.º

Coimas

1 - As infracções contra-ordenacionais previstas no artigo anterior são puníveis com coimas de € 25 a € 3 700 ou de € 500 a € 44 000, consoante o infractor seja, respectivamente, pessoa singular ou colectiva.

2 - O montante das coimas a aplicar deve ter em conta a natureza, a gravidade da infracção e o grau de culpa do agente.

3 - Os limites mínimo e máximo das coimas são reduzidos a metade, no caso de negligência ou tentativa.

Artigo 128.º

Sanções acessórias

1 - Simultaneamente com as coimas e em função da gravidade da infracção e da culpa do agente, podem ser aplicadas as seguintes sanções acessórias:

a) Interdição do exercício da profissão ou da actividade na área de jurisdição da AP em que tenha sido cometida a infracção;

b) Suspensão de autorizações, de licenças ou de contratos outorgados pela AP;

c) Privação do direito a isenção, subsídio ou benefício estabelecido na lei ou conferido pela AP;

d) Privação de participar em arrematações ou em procedimentos de adjudicação, nomeadamente para a atribuição pela AP de empreitada ou de concessão de obras públicas, de fornecimento de bens e serviços, de concessão de exploração de bens dominiais, designadamente, para a prestação de serviços públicos, bem como de ser titular de licenças, de autorizações e parte nos demais contratos;

e) A demolição compulsiva, total ou parcial, por conta do infractor das obras realizadas ilegalmente.

Proposta de Lei n.º _____

2 - As sanções referidas nas alíneas *a)* a *d)* do número anterior têm a duração máxima de dois anos.

3 - A sanção prevista na alínea *a)* do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar de flagrante e grave abuso no exercício da actividade ou de manifesta e grave violação dos deveres que lhe são inerentes.

4 - A sanção prevista na alínea *b)* do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar do exercício ou decorrer da actividade a que se referem as autorizações, as licenças, ou os contratos ou o funcionamento do estabelecimento.

5 - A sanção prevista na alínea *c)* do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção resultar do exercício ou decorrer da actividade em relação à qual é atribuído o subsídio ou o benefício.

6 - A sanção prevista na alínea *d)* do n.º 1 só pode ser aplicada se a infracção tiver sido praticada durante ou por causa dos actos públicos ou no exercício das actividades objecto desse concurso.

7 - A violação reiterada dos deveres laborais dos empregadores abrangidos pela presente lei em matéria de trabalho portuário será tomada em conta pela AP para efeitos da eventual extinção da respectiva licença, autorização ou contrato ou como factor de avaliação da idoneidade para a sua atribuição.

Artigo 129.º

Admoestação

1 - Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifique, pode a entidade competente limitar-se a proferir uma admoestação.

2 - A admoestação é proferida por escrito, não podendo o facto voltar a ser apreciado como contra-ordenação.

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 130.º

Fiscalização

1 - Compete à AP fiscalizar o cumprimento do disposto na presente lei, bem como proceder à instrução dos processos contra-ordenacionais relativos às infracções praticadas e aplicar as respectivas coimas e sanções acessórias, com excepção do disposto no nas alíneas *l)* e *z)* do n.º 1 do artigo 127.º, competindo, nestes casos, ao Serviço de Estrangeiros e Fronteiras levantar o auto e instruir os processos de contra-ordenação.

2 - Com excepção dos casos previstos nas alíneas *l)* e *z)* do n.º 1 do artigo 127.º, sempre que outras entidades, no exercício das suas competências fiscalizadoras, detectem factos ou condutas susceptíveis de constituir infracção contra-ordenacional prevista na presente lei, devem remeter os respectivos autos de notícia à AP, prestando-lhes a colaboração que venha a ser solicitada na execução da presente lei.

Artigo 131.º

Destino das coimas

O produto das coimas tem a seguinte distribuição:

a) 10% para a entidade que levantar o auto;

b) 30% para a AP;

c) 60% para o Estado.

Artigo 132.º

Direito subsidiário

Em tudo o que não se encontra previsto especialmente na presente lei, é aplicável o regime geral das contra-ordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de Outubro, alterado pela Lei n.º 109/2001, de 24 de Dezembro.

Proposta de Lei n.º _____

TÍTULO VIII

Disposições finais e transitórias

Artigo 133.º

Aplicação territorial

O disposto na presente lei aplica-se apenas ao território continental português.

Artigo 134.º

Norma transitória

1 - Até à publicação das portarias previstas no n.º 1 do artigo 13.º da Lei da Água, a presente lei constitui título de utilização suficiente dos recursos hídricos para as AP.

2 - Até à publicação das portarias previstas no n.º 2 do artigo 19.º e dos n.ºs 8 e 9 do artigo 30.º da presente lei, aplica-se o disposto na portaria mencionada no n.º 3 do artigo 14.º, no n.º 2 do artigo 16.º, no artigo 18.º, no n.º 3 do artigo 21.º, no n.º 1 do artigo 22.º, no n.º 1 do artigo 25.º, no n.º 3 do artigo 41.º, no n.º 7 do artigo 60.º, no n.º 2 do artigo 69.º e no artigo 87.º do Decreto-Lei n.º 226-A/2007, de 31 de Maio, sempre que esteja em causa a utilização privativa em áreas do domínio público hídrico, incluídas no domínio público portuário.

3 - As portarias a que se refere o n.º 2 do artigo 19.º devem ser publicadas no prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor da presente lei.

Artigo 135.º

Norma revogatória

São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de Agosto e respectivos regulamentos de execução;

b) O Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de Dezembro;

c) O Decreto-Lei n.º 65/95, de 28 de Março;

d) O Decreto-Lei n.º 49/2002, de 2 de Março.

PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º _____

Artigo 136.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor 90 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 30 de Abril de 2009

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

Augusto Santos Silva

Proposta de Lei n.º _____

ANEXO

(a que se refere o n.º 1 do artigo 46.º)

BASES DAS CONCESSÕES DA ACTIVIDADE DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA

CAPÍTULO I

Concessão

Base I

Objecto e âmbito da concessão

A concessão tem por objecto o direito de exploração comercial, em regime de serviço público e em exclusivo na área concessionada, da actividade de operação portuária.

Base II

Área afecta à concessão

A área a afectar à concessão consta de planta obrigatoriamente anexa ao caderno de encargos do procedimento de formação do contrato ao qual, uma vez celebrado, deve ficar anexa, com a identificação precisa das parcelas que a compõem.

Base III

Plano geral da concessão

Ao concessionário é exigido a elaboração e apresentação, previamente à celebração do contrato de concessão, de um plano geral da concessão o qual compreende todas as obras, o conjunto de bens, infra-estruturas, instalações e equipamentos existentes e a instalar, um plano de funcionamento contendo o sistema de operações e as soluções técnicas a adoptar para a sua exploração e um plano financeiro de investimentos e de exploração.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO II

Estabelecimento e obras

Base IV

Estabelecimento

1 - O estabelecimento da concessão compreende os bens móveis e imóveis que lhe estão afectos, bem como os direitos e obrigações destinados à realização do interesse público subjacente à celebração do contrato, nomeadamente:

a) O conjunto de bens, infra-estruturas, instalações e equipamentos postos à disposição do concessionário pelo concedente tendo em vista a respectiva exploração no âmbito da concessão;

b) As obras, o conjunto de bens, infra-estruturas, instalações e equipamentos que venham a ser realizados e implantados pelo concessionário de harmonia com o plano geral da concessão.

2 - Presume-se como integrando os bens do estabelecimento referidos na alínea *b)* do número anterior o conjunto de coisas móveis e a universalidade das coisas móveis ligadas ao solo com carácter de permanência ou afectos de forma duradoura à exploração da concessão, quando não se incluam no conjunto de bens a que se refere a alínea *a)* do mesmo número.

3 - O concessionário deve elaborar e manter permanentemente actualizado o inventário discriminado do conjunto dos bens afectos ao estabelecimento da concessão, por ela construídos ou adquiridos, com indicação dos respectivos valores, presumindo-se, na falta de inventário, como propriedade do concedente.

4 - Os bens referidos no número anterior, desde que devidamente registados, constituem propriedade do concessionário até ao termo da concessão.

Proposta de Lei n.º _____

Base V

Obras

1 - São da responsabilidade do concessionário todas as obras de construção, reparação e conservação dos bens que integram o estabelecimento.

2 - A responsabilidade por obras especiais, designadamente a execução de dragagens e realização de obras marítimas, é regulada nos termos do contrato de concessão.

3 - As obras do concessionário ficam sujeitas à aprovação dos projectos e à emissão das respectivas licenças pelo concedente e são por este fiscalizadas, sendo facultado aos seus agentes ou representantes o livre acesso ao local dos trabalhos.

4 - As licenças e a fiscalização referidas no número anterior não dispensam as que, por lei, sejam da competência de outros serviços oficiais.

Base VI

Conservação e renovação dos equipamentos

1 - O concessionário mantém, por sua conta e risco, em permanente estado de bom funcionamento, conservação e segurança, até ao termo da concessão, o equipamento afecto à concessão, obrigando-se a substituir aquele que, por desgaste físico, avaria ou obsolescência, se mostre inadequado aos fins a que se destina.

2 - No reapetrechamento da concessão, o concessionário deve optar, precedendo consulta ao concedente, pela aquisição dos equipamentos cuja tecnologia e padrão de qualidade melhor sirvam a eficiência, segurança e economia das operações.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO III

Exploração

Base VII

Regime de exploração

1 - A exploração da concessão é realizada pelo concessionário por sua conta e risco, em regime de serviço público e em conformidade com os regulamentos aprovados e as disposições aplicáveis da lei e do contrato.

2 - O concedente pode intervir na organização e no funcionamento das operações sempre que tal se mostre indispensável para garantir a regularidade ou a qualidade da prestação do serviço público.

3 - As instalações e o equipamento da concessão não podem ser utilizados para fins diferentes dos previstos no contrato, sem o consentimento do concedente.

4 - A actividade concessionada só pode iniciar-se quando o concessionário estiver munido das licenças exigidas por lei.

Base VIII

Regulamento de exploração

1 - O concessionário deve submeter à aprovação do concedente, dentro do prazo que este indicar ou que o contrato estabelecer, o conjunto de normas a observar na exploração da concessão, o qual compreende a generalidade dos procedimentos das operações e a prestação dos serviços próprios da actividade concessionada, no respeito pelas disposições constantes do regulamento de exploração do porto.

2 - Ouvido o titular da concessão e sem prejuízo da aplicação das regras relativas à modificação unilateral do contrato, ou a pedido do concessionário, o concedente pode a todo o tempo determinar por motivo justificado a modificação das normas estabelecidas no regulamento de exploração.

Proposta de Lei n.º _____

3 - Em casos omissos e sem prejuízo do disposto no número anterior, aplica-se o estabelecido no regulamento de exploração do porto.

Base IX

Tarifário

1 - O tarifário a praticar na concessão, na realização das operações, prestação de serviços e uso das instalações, consta de regulamento a elaborar pelo concessionário compreendendo as taxas máximas a cobrar pelos serviços prestados e o respectivo regime, nos termos contratualmente definidos, o qual entra em vigor após a respectiva aprovação pelo concedente, nos termos e data que este indicar.

2 - O tarifário deve ter em conta os interesses gerais do porto onde a concessão se integra, o equilíbrio económico da exploração e os princípios tarifários básicos em vigor na generalidade dos portos nacionais.

Base X

Publicidade das normas relativas à exploração

1 - O concessionário deve adoptar um sistema eficiente de tratamento e consulta de elementos informativos relativos à exploração da concessão, de modo a poder facultá-los ao concedente, aos utentes, ao Instituto Portuário e dos Transporte Marítimos (IPTM, I. P.) ou a quaisquer outras entidades com legitimidade para os solicitar.

2 - O tarifário, normas regulamentares de exploração ou outras informações necessárias ao bom desenvolvimento das operações devem ser objecto de publicidade, designadamente na Internet, de modo a permitir o seu conhecimento expedito e claro pelos utentes.

3 - Nos documentos utilizados pelo concessionário no seu tráfego comercial deve ser feita menção, de forma simplificada, às condições gerais de contratação e às normas regulamentares que interessam directamente aos clientes, em termos a aprovar pelo concedente.

Proposta de Lei n.º _____

Base XI

Pessoal da concessão

1 - Os trabalhadores utilizados na exploração da concessão devem estar vinculados ao concessionário por contrato individual de trabalho ou ser por ele recrutados em conformidade com o regime jurídico do trabalho portuário, quando aplicável.

2 - O contrato de concessão pode prever a cedência ocasional de trabalhadores, nos termos legais.

3 - O pessoal que pertença aos quadros de pessoal do concedente exerce a sua actividade no concessionário mediante acordo de cedência especial a celebrar entre concedente, concessionário e trabalhador.

4 - A cedência especial sujeita o trabalhador às ordens e instruções do concessionário, sendo remunerado por este nos termos do acordo referido no número anterior.

5 - O exercício do poder disciplinar compete ao concessionário, excepto quando esteja em causa a aplicação de penas expulsivas.

6 - Os comportamentos do trabalhador têm relevância no âmbito da relação jurídica de emprego de origem, devendo o procedimento disciplinar que apure as infracções disciplinares respeitar o regime disciplinar de origem.

7 - Compete ao concessionário:

a) Atribuir a cada trabalhador a classificação de serviço que lhe corresponda, nos termos do Regulamento de Avaliação do Desempenho vigente no concedente;

b) Responsabilizar-se pelo cumprimento das normas legais sobre segurança, higiene e saúde no trabalho;

c) Assegurar as normas legais vigentes em matéria de protecção social.

Proposta de Lei n.º _____

8 - Nos casos previstos no n.º 2, os trabalhadores cedidos mantêm todos os direitos e regalias que detenham à data da celebração do acordo de cedência especial, nomeadamente:

a) À contagem, na categoria de origem, do tempo de serviço prestado em regime de cedência;

b) À manutenção do regime de protecção social da função pública, tratando-se de trabalhadores que exerçam funções públicas.

9 - No caso previsto na alínea b) do número anterior, o concessionário deve comparticipar:

a) No financiamento da Caixa Geral de Aposentações com a importância que se encontrar legalmente estabelecida para a contribuição das entidades empregadoras no sistema de protecção social da função pública em matéria de pensões;

b) Nas despesas de administração da Assistência na Doença aos Servidores do Estado e dos Serviços Sociais da Administração Pública, nos termos legais aplicáveis.

10 - Cessando a concessão, o trabalhador regressa à situação jurídico-funcional de que era titular.

Base XII

Segurança

1 - O concessionário fica obrigado a adoptar medidas e a instalar equipamentos contra incêndios, bem como a introduzir os meios adequados à prevenção de acidentes pessoais, materiais e de poluição decorrentes da actividade exercida na área da concessão, devendo submeter um plano de segurança à aprovação do concedente, designadamente em obediência ao regime jurídico dos planos de protecção e dos planos de gestão de resíduos tal como constantes da lei.

2 - O concessionário fica obrigado a constituir seguros e mantê-los actualizados,

envolvendo todas as instalações e equipamentos que utilize no âmbito da concessão, contra os riscos de incêndio, explosão e danos devidos a terramoto ou temporal.

CAPÍTULO IV

Vigência, modificação ou extinção do contrato

Base XIII

Prazo do contrato

1 - O prazo do contrato é estabelecido em função dos investimentos previstos no plano económico-financeiro da concessão, designadamente, em equipamentos ou em obras portuárias.

2 - O prazo inicial do contrato pode ser estabelecido por um período máximo de 35 anos.

3 - Os contratos de concessão não estão sujeitos a limite de prorrogações, desde que o prazo inicial acrescido das respectivas prorrogações não ultrapasse o prazo máximo total de 75 anos.

Base XIV

Modificação objectiva do contrato

1 - O contrato pode ser modificado por acordo entre as partes, que não pode revestir forma menos solene do que a do contrato, ou por decisão judicial ou arbitral.

2 - O contrato pode ainda ser modificado por acto administrativo do concedente quando o fundamento invocado seja razões de interesse público.

Base XV

Fundamentos da modificação objectiva do contrato de concessão

O contrato pode ser modificado com os seguintes fundamentos:

a) Quando as circunstâncias em que as partes fundaram a decisão de contratar tiverem sofrido uma alteração anormal e imprevisível, desde que a exigência das obrigações por si assumidas afecte gravemente os princípios da boa fé e não esteja coberta pelos riscos próprios do contrato;

b) Por razões de interesse público decorrentes de necessidades novas ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.

Base XVI

Limites da modificação objectiva do contrato de concessão

1 - A modificação não pode conduzir à alteração das prestações principais abrangidas pelo objecto do contrato nem configurar uma forma de impedir, restringir ou falsear a concorrência relativamente à formação do contrato.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, salvo quando a natureza duradoura do vínculo contratual e o decurso do tempo o justifiquem, a modificação só é permitida quando seja objectivamente demonstrável que a ordenação das propostas avaliadas no procedimento de formação do contrato não seria alterada se o caderno de encargos tivesse contemplado essa modificação.

3 - Nos contratos com objecto passível de acto administrativo e demais contratos sobre o exercício de poderes públicos, o fundamento previsto na alínea a) da base anterior não pode conduzir à modificação do contrato por decisão judicial ou arbitral, quando esta interfira com o resultado do exercício da margem de livre decisão administrativa subjacente ao mesmo ou implique a formulação de valorações próprias do exercício da função administrativa.

Proposta de Lei n.º _____

Base XVII

Consequências da modificação objectiva do contrato de concessão

1 - O concessionário tem direito à reposição do equilíbrio financeiro sempre que o fundamento para a modificação do contrato seja:

a) A alteração anormal e imprevisível das circunstâncias imputável a decisão do concedente, adoptada fora do exercício dos seus poderes de conformação da relação contratual, que se repercuta de modo específico na situação contratual do concessionário; ou

b) Razões de interesse público.

2 - Os demais casos de alteração anormal e imprevisível das circunstâncias conferem direito à modificação do contrato ou a uma compensação financeira, segundo critérios de equidade.

Base XVIII

Reposição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão

1 - Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro nos casos previstos no próprio contrato ou quando a sua natureza ou objecto o justifique

2 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, o concessionário só tem direito à reposição do equilíbrio financeiro quando, tendo em conta a repartição do risco entre as partes, o facto invocado como fundamento desse direito altere os pressupostos nos quais o concessionário determinou o valor das prestações a que se obrigou, desde que o concedente conhecesse ou não devesse ignorar esses pressupostos.

3 - A reposição do equilíbrio financeiro produz os seus efeitos desde a data da ocorrência do facto que alterou os pressupostos referidos no número anterior, sendo efectuada, na falta de estipulação contratual, designadamente, através da prorrogação do prazo de execução das prestações ou de vigência do contrato, da revisão de preços ou da assunção, por parte do concedente, do dever de prestar à contraparte o valor correspondente ao decréscimo das receitas esperadas ou ao agravamento dos encargos previstos com a execução do contrato de concessão.

Proposta de Lei n.º _____

4 - A reposição do equilíbrio financeiro efectuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa e final para todo o período do contrato, sem prejuízo de tal reposição poder ser parcialmente diferida em relação a quaisquer efeitos específicos do evento em causa que, pela sua natureza, não sejam susceptíveis de uma razoável avaliação imediata ou sobre cuja existência, incidência ou quantificação não exista concordância entre as partes.

5 - Na falta de estipulação contratual, o valor da reposição do equilíbrio financeiro corresponde ao necessário para repor a proporção financeira em que assentou inicialmente o contrato e é calculado em função do valor das prestações a que as partes se obrigaram e dos efeitos resultantes do facto gerador do direito à reposição no valor dessas mesmas prestações.

6 - A reposição do equilíbrio financeiro não pode colocar qualquer das partes em situação mais favorável que a que resultava do equilíbrio financeiro inicialmente estabelecido, não podendo cobrir eventuais perdas que já decorriam desse equilíbrio ou eram inerentes ao risco próprio do contrato.

7 - A aferição do equilíbrio financeiro do contrato de concessão tem em conta o modelo financeiro que constitui o respectivo caso-base, o qual deve ser anexo ao contrato de concessão e incluir todas as receitas do concessionário obtidas em resultado do desenvolvimento da concessão, incluindo as recebidas por terceiros ao abrigo de contratos de subconcessão ou cedência onerosa de espaços ou equipamentos para fins comerciais.

8 - Sempre que ocorrer um acréscimo anormal e imprevisível dos benefícios financeiros para o concessionário que não resulte da sua eficiente gestão e das oportunidades por si criadas, há lugar à partilha equitativa desses benefícios entre o concessionário e o concedente.

Proposta de Lei n.º _____

9 - Na falta de estipulação contratual, a partilha equitativa dos benefícios financeiros deve ser efectuada através da revisão de preços ou da assunção, por parte do concessionário, do dever de prestar ao concedente o valor correspondente ao acréscimo das receitas ou ao decréscimo dos encargos previstos com a execução do contrato.

Base XIX

Direitos de *step in* e de *step out*

1 - Quando haja estipulação contratual nesse sentido, as entidades financiadoras podem, mediante autorização do concedente e nos termos contratualmente estabelecidos, intervir no contrato de concessão, com o objectivo de assegurar a continuidade das prestações objecto do mesmo, devendo assegurar o respeito pelas normas legais reguladoras da actividade subjacente às prestações em causa.

2 - O disposto no número anterior só é aplicável em caso de incumprimento grave pelo concessionário de obrigações contratuais perante o concedente ou perante terceiros com quem o concessionário tenha celebrado subcontratos essenciais para a prossecução do objecto do contrato desde que o incumprimento esteja iminente ou se verifiquem os pressupostos para a resolução do contrato pelo concedente ou dos subcontratos por terceiros.

3 - A intervenção das entidades financiadoras pode revestir as seguintes modalidades:

a) Transferência do controlo societário do concessionário para as entidades financiadoras ou para a entidade indicada pelas entidades financiadoras;

b) Cessão da posição contratual do concessionário para as entidades financiadoras ou para a entidade indicada pelas entidades financiadoras.

4 - No caso previsto na alínea *b)* do número anterior, a posição contratual do concessionário nos subcontratos celebrados transmite-se automaticamente para as entidades financiadoras ou para a entidade por esta indicada, transmitindo-se novamente para o concessionário no termo do período de intervenção, se estiver previsto.

Proposta de Lei n.º _____

Base XX

Decurso do prazo

1 - No termo do contrato não são oponíveis ao concedente os contratos celebrados pelo concessionário com terceiros para efeitos do desenvolvimento das actividades concedidas, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2 - Os direitos de propriedade intelectual sobre os estudos e projectos elaborados para os fins específicos das actividades integradas na concessão, bem como os projectos, planos, plantas, documentos e outros elementos referidos no mesmo artigo, são transmitidos gratuitamente e em regime de exclusividade ao concedente no termo do prazo de vigência do contrato, cabendo ao concessionário adoptar todas as medidas para o efeito necessárias.

3 - Decorrido o prazo da concessão, o concedente entra de imediato na posse dos bens que integram o estabelecimento, os quais para ele revertem gratuitamente, livres de ónus ou encargos, em bom estado de conservação, funcionamento e segurança, sem prejuízo do normal desgaste resultante do seu uso para efeitos da execução do contrato, não podendo o concessionário reclamar por esse facto indemnização nem invocar, a qualquer título, direito de retenção.

4 - Exceptuam-se do disposto no número anterior, quanto ao direito de indemnização, os investimentos em equipamentos de substituição ou de actualização tecnológica realizados pelo concessionário durante o último terço do prazo vigência do contrato mediante aprovação expressa do concedente, no caso em que este tenha assumido o compromisso de indemnizar aquele, no termo do prazo de concessão, pelo respectivo valor contabilístico actualizado líquido de amortizações.

Proposta de Lei n.º _____

5 - O contrato de concessão prevê obrigatoriamente os termos e modos pelos quais se procede à reversão e entrega dos bens, à transferência para o concedente da titularidade de eventuais direitos detidos pelo concessionário sobre terceiros e que se revelem necessários para a continuidade da prestação dos serviços concedidos e, em geral, à tomada de quaisquer outras medidas tendentes a evitar a interrupção da prestação do serviço público.

Base XXI

Resolução por razões de interesse público

1 - O concedente pode resolver o contrato por razões de interesse público, devidamente fundamentado, e mediante o pagamento ao concessionário de justa indemnização, tendo o concessionário direito à devolução das cauções que tenha prestado no contexto da concessão.

2 - A indemnização a que o concessionário tem direito corresponde aos danos emergentes e aos lucros cessantes, devendo, quanto a estes, ser deduzido o benefício que resulte da antecipação dos ganhos previstos.

3 - A falta de pagamento da indemnização prevista nos números anteriores no prazo de 30 dias contados da data em que o montante devido se encontre definitivamente apurado confere ao concessionário o direito ao pagamento de juros de mora sobre a respectiva importância.

Base XXII

Rescisão e caducidade

1 - O não cumprimento das obrigações essenciais da concessão constitui fundamento para rescisão do contrato.

2 - Constituem especiais causas de rescisão por parte do concedente:

a) O desvio do objecto e fins da concessão;

Proposta de Lei n.º _____

b) Cessação ou suspensão, total ou parcial, pelo concessionário da execução ou exploração do serviço público, sem que tenham sido tomadas medidas adequadas à remoção da respectiva causa;

c) Recusa ou impossibilidade do concessionário em retomar a concessão na sequência de sequestro;

d) Repetição, após a retoma da concessão, das situações que motivaram o sequestro;

e) Ocorrência de deficiência grave na organização e desenvolvimento pelo concessionário das actividades concedidas, em termos que possam comprometer a sua continuidade ou regularidade nas condições exigidas pela lei e pelo contrato;

f) Obstrução ao sequestro;

g) Sequestro da concessão pelo prazo máximo permitido pela lei ou pelo contrato;

h) A reiterada desobediência às determinações das entidades competentes, quando se mostrem ineficazes outras sanções;

i) A aplicação e cobrança de taxas não previstas ou superiores às constantes do Regulamento de Tarifas;

j) A oposição reiterada ao exercício da fiscalização pelo concedente ou outras entidades competentes;

l) A verificação de situações repetidas de indisciplina do pessoal ou dos utentes da concessão que tenham sido determinadas por culpa grave da concessionária e das quais resultem perturbações graves no funcionamento dos serviços.

3 - Não constituem causa de rescisão os factos devidos a caso de força maior.

4 - Quando as faltas do concessionário sejam meramente culposas e susceptíveis de correcção, a rescisão do contrato não é declarada se forem integralmente cumpridas as obrigações violadas ou reparados os danos causados dentro do prazo estabelecido pelo concedente ou pela entidade a quem esteja cometida a tutela dos interesses lesados pela conduta ilícita do concessionário.

Proposta de Lei n.º _____

5 - Em caso algum a rescisão é declarada sem prévia audiência do concessionário, mas uma vez declarada produz imediatamente efeitos, sem precedência de qualquer outra formalidade, logo que comunicada àquela por escrito.

6 - A insolvência do concessionário determina a caducidade do contrato, salvo se o concedente autorizar que os credores assumam os direitos e encargos do contrato de concessão.

7 - Nos casos em que esteja previsto, por acordo entre o concedente e as entidades financiadoras, o direito destas de intervir na concessão nas situações de iminência de resolução pelo concedente, esta apenas pode ter lugar depois de o concedente notificar a sua intenção às entidades financiadoras.

8 - A rescisão e a caducidade do contrato nos termos da presente base implicam a reversão gratuita do estabelecimento para o concedente e a perda das cauções prestadas em garantia do bom e pontual cumprimento do contrato a favor do concedente.

Base XXIII

Resgate da concessão

1 - O concedente pode resgatar a concessão, por razões de interesse público, após o decurso do prazo fixado no contrato ou, na sua falta, decorrido um terço do prazo de vigência do contrato.

2 - O resgate é notificado ao concessionário no prazo previsto no contrato ou, na sua falta, com pelo menos seis meses de antecedência.

3 - Em caso de resgate, o concedente assume automaticamente os direitos e obrigações do concessionário directamente relacionados com as actividades concedidas desde que constituídos em data anterior à da notificação referida no número anterior.

Proposta de Lei n.º _____

4 - As obrigações assumidas pelo concessionário após a notificação referida no n.º 2 apenas vinculam o concedente quando este haja autorizado, prévia e expressamente, a sua assunção.

5 - Em caso de resgate, o concessionário tem direito a uma indemnização correspondente aos danos emergentes e aos lucros cessantes, devendo, quanto a estes, deduzir-se o benefício que resulte da antecipação dos ganhos previstos.

6 - A indemnização referida no número anterior é determinada nos termos do contrato ou, quando deste não resulte o respectivo montante exacto, nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 566.º do Código Civil.

7 - O resgate determina a reversão dos bens do concedente afectos à concessão, bem como a obrigação de o concessionário entregar àquele os bens abrangidos, nos termos do contrato, por cláusula de transferência.

8 - A caução e as garantias prestadas são liberadas um ano após a data do resgate, mediante comunicação dirigida pelo concedente aos respectivos depositários ou emitentes.

Base XXIV

Sequestro

1 - Em caso de incumprimento grave pelo concessionário de obrigações contratuais, ou estando o mesmo iminente, o concedente pode, mediante sequestro, tomar a seu cargo o desenvolvimento das actividades concedidas.

2 - O sequestro pode ter lugar, designadamente, quando:

a) Ocorra ou esteja iminente a cessação ou suspensão, total ou parcial, de actividades concedidas;

b) Se verifiquem perturbações ou deficiências graves na organização e regular desenvolvimento das actividades concedidas ou no estado geral das instalações e equipamentos que comprometam a continuidade ou a regularidade daquelas actividades ou a integridade e segurança de pessoas e bens.

3 - Verificada a ocorrência de uma situação que pode determinar o sequestro da concessão, o concedente notifica o concessionário para, no prazo que lhe for razoavelmente fixado, cumprir integralmente as suas obrigações e corrigir ou reparar as consequências dos seus actos, excepto tratando -se de uma violação não sanável.

4 - Nos casos em que esteja previsto, em acordo entre o concedente e as entidades financiadoras, o direito destas de intervir na concessão nas situações de iminência de sequestro, este apenas pode ter lugar depois de o concedente notificar a sua intenção às entidades financiadoras.

5 - Em caso de sequestro, o concessionário suporta os encargos do desenvolvimento das actividades concedidas, bem como quaisquer despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da execução ou exploração da obra pública ou da normalidade da exploração do serviço público.

6 - O sequestro mantém-se pelo tempo julgado necessário pelo concedente, com o limite máximo de um ano, sendo o concessionário notificado pelo concedente para retomar o desenvolvimento das actividades concedidas, na data que lhe for fixada.

7 - Se o concessionário não puder ou se se opuser a retomar o desenvolvimento das actividades concedidas ou se, tendo o feito, continuarem a verificar -se os factos que deram origem ao sequestro, o concedente pode resolver o contrato.

Base XXV

Extinção do serviço

1 - O Governo pode extinguir o serviço público concessionado, sob expressa invocação de interesse público, o qual deve ser fundamentado.

Proposta de Lei n.º _____

2 - A extinção do serviço público faz caducar automaticamente a concessão e confere ao concessionário o direito de ser indemnizado nos termos estabelecidos para o resgate.

3 - Aplica-se ao caso previsto na presente base o que ficar estipulado no contrato em cumprimento do n.º 5 da Base XX.

Base XXVI

Emergência grave

1 - Em caso de guerra, estado de sítio ou emergência grave, pode o concedente assumir transitoriamente a exploração dos serviços da concessão, de harmonia com as normas aplicáveis a ocorrências dessa natureza, e sem precedência de qualquer formalidade.

2 - Enquanto tiver lugar a situação prevista no número anterior suspende-se a contagem do prazo da concessão, ficando o concessionário exonerado do cumprimento das obrigações decorrentes do contrato de concessão.

Base XXVII

Prorrogação dos contratos de concessão

1 - Os contratos de concessão podem ser prorrogados nos seguintes casos, na condição do bom desempenho aferido pelos indicadores de acompanhamento e de avaliação do concessionário:

a) Manutenção dos pressupostos essenciais que fundaram a decisão de atribuir a concessão ao concessionário;

b) Realização pelo concessionário de investimentos não amortizados no termo da concessão, quando tenham sido devidamente autorizados pela AP e sejam de montante e, ou importância que justifiquem a prorrogação do prazo da concessão;

c) Apresentação pelo concessionário de um projecto de investimentos e desenvolvimento da concessão que justifique a prorrogação do prazo da concessão.

Proposta de Lei n.º _____

2 - A prorrogação do prazo da concessão deve ser requerida pelo concessionário ao concedente com uma antecedência mínima de três anos antes do termo do prazo da concessão.

CAPÍTULO V

Obrigações especiais do concessionário

Base XXVIII

Deliberações do concessionário

1 - Sem prejuízo de outras obrigações que sejam especialmente previstas na lei ou no contrato de concessão, ficam sujeitas à aprovação do concedente as deliberações do concessionário relativas à alteração do respectivo objecto social, à transformação, fusão ou dissolução da sociedade, ou à redução do capital social.

2 - Sem prejuízo do disposto na lei ou no contrato de concessão, o concessionário não pode, sem expressa autorização do concedente, alienar, hipotecar ou alterar no todo ou em parte as instalações, os equipamentos, o objecto ou os fins da concessão.

Base XXIX

Taxas a pagar pelo concessionário

1 - Pela utilização dos bens dominiais, instalações e equipamentos afectos à concessão são devidas, pelo concessionário, as taxas estabelecidas no contrato, o qual dispõe sobre o regime da respectiva aplicação, actualização e cobrança.

2 - As referidas taxas não dispensam o pagamento de outras previstas nos regulamentos e normas tarifárias do porto, que lhe sejam aplicáveis, nem daquelas que, por determinação da lei, sejam devidas a outras entidades.

Proposta de Lei n.º _____

CAPÍTULO VI

Fiscalização, sanções e garantias

Base XXX

Fiscalização

1 - O estabelecimento da concessão e as actividades exercidas ficam sujeitos à fiscalização do concedente, sem prejuízo do exercício de fiscalização por outros serviços oficiais que para o efeito sejam competentes.

2 - O concessionário não pode, sob qualquer pretexto, contrariar ou dificultar o acesso à área de concessão para os fins previstos no número anterior e deve colocar à disposição dos agentes fiscalizadores os meios adequados ao desempenho da sua função.

3 - O concessionário deve facultar todos os livros e registos respeitantes ao estabelecimento e actividades concessionadas que as entidades competentes considerem necessários à acção fiscalizadora, bem como prestar os esclarecimentos que lhe forem solicitados.

Base XXXI

Vistorias

Constituem encargo do concessionário todas as despesas resultantes de vistorias extraordinárias, nomeadamente as devidas a reclamações de terceiros, desde que se conclua pela existência de irregularidades imputáveis ao concessionário.

Base XXXII

Multas

1 - Pelo incumprimento das obrigações da concessão, a que não corresponda sanção mais grave, o concessionário é punido com multa cujos limites mínimos e máximos constam obrigatoriamente do contrato de concessão.

Proposta de Lei n.º _____

2 - As sanções são graduadas em função da gravidade dos actos ou omissões e, uma vez comunicada ao concessionário a respectiva aplicação pelo concedente, tornam-se imediatamente eficazes, com dispensa de outra formalidade.

Base XXXIII

Cauções

1 - Como garantia do pontual pagamento de taxas, do bom cumprimento do contrato e da cobrança de multas aplicadas, ao concessionário deposita à ordem do concedente uma caução no valor que for estabelecido no contrato.

2 - A caução pode ser substituída por outros meios de garantia idóneos e deve ser actualizada de harmonia com os critérios e a periodicidade estabelecidos no contrato.

Base XXXIV

Responsabilidade civil do concessionário

O concessionário é responsável, nos termos gerais de direito, por quaisquer prejuízos ocasionados ao concedente ou a terceiros no exercício da actividade concessionada.

CAPÍTULO VII

Transmissão de direitos e responsabilidades do concessionário

Base XXXV

Oneração ou transmissão de direitos e exploração de serviços por terceiro

1 - O concessionário não pode, sem prévio consentimento do concedente, onerar, transmitir, subconceder ou por qualquer forma fazer-se substituir, no todo ou em parte, na titularidade ou exercício dos direitos e bens da concessão.

2 - São nulos os actos que contrariem o disposto no número anterior.

Proposta de Lei n.º _____

3 - A exploração devidamente autorizada dos serviços de concessão por terceiros, fica subordinada ao regime estabelecido pelo contrato de concessão, sendo o concessionário solidariamente responsável pelas faltas ocorridas na prestação desses serviços.

CAPÍTULO VIII

Contencioso do contrato

Base XXXVI

Foro

1 - Sobre as questões de interpretação e de aplicação do contrato de concessão, o contrato pode prever a respectiva resolução por tribunal arbitral a constituir nos termos gerais de direito, ou pelo CAAD - Centro de Arbitragem Administrativa, autorizado pelo Despacho do Secretário de Estado da Justiça n.º 5097/2009, de 27 de Janeiro de 2009, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 30, de 12 de Fevereiro de 2009.

2 - O julgamento é feito segundo as normas legais aplicáveis, só podendo ser segundo a equidade na situação prevista no n.º 2 da base XVII ou quando o contrato o preveja expressamente.