

## ANEXO II

(a que se refere o n.º 5 do artigo 4.º)

**Castas de uvas que não podem ser mencionadas na rotulagem dos produtos a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º**

Referência	Nome principal	Sinónimo reconhecido	Cor
15	Alvarinho . . . . .		B

## ANEXO III

(a que se refere o artigo 9.º)

1 — A aprovação de operadores económicos a que se refere o n.º 1 do artigo 6.º deve ser baseada nos dados relativos à inscrição requerida para o desempenho de actividade económica no sector vitivinícola, de acordo com o previsto no Decreto-Lei n.º 178/99, de 21 de Maio, devendo o IVV, I. P., emitir um documento comprovativo da aprovação.

1.1 — Quando se verifique que o operador económico aprovado não cumpre com as obrigações previstas, nomeadamente no que respeita à rastreabilidade dos produtos e à correcta indicação do ano de colheita e ou das castas de uvas na rotulagem, a sua aprovação pode ser suspensa pelo IVV, I. P., durante um determinado período de tempo, nunca inferior a três meses e nunca superior a um ano.

2 — O registo de lote e respectivas actualizações, referidos no n.º 2 do artigo 6.º, deve considerar, pelo menos, a inclusão de dados referentes a:

- Identificação do operador económico;
- Endereço da instalação onde os produtos estão armazenados;
- Identificação dos depósitos de armazenamento do produto a granel;
- Indicação da tipologia de movimento que suporta a proveniência do volume registado;
- Volumes e indicação do ano de colheita e ou das castas de uvas que o operador económico lhe associa.

2.1 — A cada lote constituído e registado pelo operador económico deve ser atribuído, pelo IVV, I. P., um número sequencial destinado a identificar o lote em causa.

2.2 — O acondicionamento e rotulagem de produtos com indicação do ano de colheita e ou das castas de uvas deve ser igualmente registado, sendo identificado através do número do lote de engarrafamento atribuído pelo operador económico, no âmbito do n.º 1 do artigo 50.º do Regulamento (CE) n.º 607/2009, da Comissão, de 14 de Julho.

3 — Para aplicação dos procedimentos e especificações da aprovação de lotes e controlo físico, os organismos de controlo devem assegurar, nomeadamente, que:

- a) Cumprem os procedimentos definidos no manual previsto no artigo 9.º;
- b) Dispõem de pessoal em número suficiente, com qualificações, experiência e conhecimentos técnicos adequados para:
  - i) Analisar a informação relativa à actividade no sector vitivinícola que seja necessária para o cumprimento eficaz das suas competências;
  - ii) Vistoriar parcelas de vinha;

iii) Vistoriar instalações de vinificação, de armazenagem e de transformação onde se encontrem os produtos;

c) Dispõem do equipamento adequado à utilização dos suportes informáticos necessários e do conhecimento técnico para a sua utilização;

d) Actuam de modo imparcial e sem conflitos de interesses;

e) Respeitam a norma europeia EN 45011 e, a partir de 1 de Maio de 2010, ser acreditados de acordo com aquela norma, designadamente nos casos previstos na alínea b) do n.º 2 do artigo 11.º da presente portaria;

f) Comunicam anualmente ao IVV, I. P., enquanto autoridade competente central, os resultados dos controlos físicos efectuados;

g) Actuam de forma eficiente e eficaz com os restantes organismos de controlo.

4 — O processo de aprovação de cada lote, com o objectivo da sua posterior introdução no consumo, devidamente acondicionado e rotulado, é desencadeado mediante pedido apresentado pelo operador económico.

4.1 — O processo incide na confirmação administrativa dos diversos elementos constantes no registo de lote e pode ser efectuado de forma sistemática, por amostragem, ou pela conjugação de ambas.

4.2 — Em conjugação com a confirmação administrativa, os organismos de controlo devem efectuar um controlo físico a, pelo menos, 5% dos lotes que lhes sejam apresentados para aprovação, devendo o controlo incidir sobre:

Parcelas de vinha de onde os produtos são provenientes, nos casos em que o pedido de aprovação inclua a indicação das castas de uvas; e ou

Instalações dos operadores económicos.

5 — De forma a melhorar a eficiência do controlo físico deve ser igualmente contemplada a possibilidade de os organismos de controlo efectuarem controlos nas instalações dos operadores económicos, numa fase posterior à aprovação, de modo a confirmar:

- A quantidade engarrafada;
- O número do lote de engarrafamento indicado na rotulagem e a relação com o número sequencial previsto no n.º 2.1;
- A correspondência entre as indicações constantes na rotulagem e aquelas que foram aprovadas.

6 — Sem prejuízo do regime sancionatório previsto no Decreto-Lei n.º 213/2004, de 23 de Agosto, os resultados dos controlos físicos podem determinar o indeferimento de pedidos de aprovação de lote e na suspensão da aprovação do operador económico.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 33/2010

de 14 de Abril

Pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, foram aprovados os Estatutos da ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), tendo-lhe sido atribuído a

concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal, designadamente dos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), da Horta (Santa Maria) e das Flores.

Contudo, o contrato de concessão aí previsto não chegou a concretizar-se, o que inviabilizou a especificação do conjunto de direitos e de obrigações abrangido por aquela atribuição.

Em Julho de 2006, o Governo aprovou as orientações estratégicas para o sistema aeroportuário nacional, onde se identificam os objectivos do Sistema, bem como as medidas e as acções necessárias para os atingir, tendo previsto a celebração do contrato de concessão entre o Estado e a ANA, S. A.

Impõe-se, deste modo, criar as bases que permitam a celebração do contrato de concessão previsto no disposto no Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, bem como materializar a decisão do Governo que aprovou as orientações estratégicas para o sistema aeroportuário nacional, que estabeleçam para o sistema aeroportuário nacional, designadamente, os seguintes objectivos:

Em primeiro lugar, prestar serviços eficientes, competitivos e de qualidade, orientados para os clientes;

Em segundo lugar, respeitar os requisitos do meio ambiente e os direitos dos passageiros;

Em terceiro lugar, desenvolver as infra-estruturas e os serviços aeroportuários necessários para dar resposta à duplicação de tráfego prevista a 20 anos;

E por último, melhorar a eficiência e a optimização de custos de todo o sistema.

A criação de um novo quadro legal para a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil não deve ser alheio ao novo modelo regulatório para o sector, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de Setembro.

Assim, com a aprovação das bases da concessão pretende-se definir o quadro de actuação da concessionária, designadamente os seus deveres, as suas responsabilidades e os riscos, balizados, desde logo, por parâmetros sectoriais de serviço público a garantir por cada infra-estrutura aeroportuária, que integrará o conjunto de aeroportos que a cada momento constitua objecto da concessão.

Pretende-se, por outro lado, desenvolver um modelo moderno e eficaz de gestão e de exploração aeroportuária, bem como apontar um conjunto estável de regras que regulem, entre outros aspectos, o regime dos activos afectos à concessão e a interacção da concessionária com o Estado e com a autoridade reguladora.

É estabelecido um novo paradigma de desempenho da concessionária por referência a requisitos técnicos mínimos, de disponibilidade, de capacidade e de segurança dos aeroportos e de qualidade de serviço.

Neste contexto, prevê-se a transmissão da integral responsabilidade pelos riscos da concessão para a concessionária, nomeadamente quanto ao risco comercial, incluindo risco de tráfego limitado no decurso do período de regulação e respectivas receitas, risco referente à exploração do serviço concessionado, aí se incluindo todos os serviços a prestar.

Refira-se, ainda no que respeita às matérias de responsabilidades da concessionária, aquelas que decorrem do regime de penalidades por incumprimento das obrigações emergentes do contrato de concessão, bem como as que lhe são impostas quanto à partilha de benefícios por acréscimo

anormal e imprevisível da sua situação económica que não resulte de uma gestão eficiente e das oportunidades por si criadas, repercutindo-se, contudo, tais benefícios nas taxas relativas às actividades sujeitas à regulação económica, em proveito dos utentes.

De acordo com as bases da concessão que agora se aprovam ficam a cargo da concessionária a concepção, o projecto, o financiamento, a construção e a exploração do novo aeroporto de Lisboa, para além da responsabilidade pelo cumprimento das obrigações de segurança — *safety* e *security* —, as obrigações ambientais e os prejuízos causados a terceiros no exercício das actividades da concessão e os causados pelos terceiros por si contratados.

As bases da concessão, que ora se aprovam, constituem um instrumento essencial à celebração do contrato de concessão, que configura um elemento determinante para o desenvolvimento das actividades da concessionária de forma transparente, dando cumprimento aos objectivos identificados para o sistema aeroportuário nacional.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio da Região Autónoma dos Açores.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## Artigo 1.º

### Bases da concessão

1 — São aprovadas as bases da concessão de exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores, em anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

2 — Integra também o objecto da concessão, a exploração do Terminal Civil de Beja, logo que se verifique a respectiva certificação do terminal e das infra-estruturas aeronáuticas da Base Aérea n.º 11, necessárias para o efeito.

3 — O objecto da concessão compreende também as actividades de concepção, de projecto, de construção, de financiamento, de exploração, de gestão e de manutenção de novos aeroportos, incluindo o novo aeroporto de Lisboa, nas condições e de acordo com os resultados do concurso público a lançar para o efeito, e de concepção, de projecto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desactivação e de encerramento de aeroportos incluídos na concessão.

4 — Estão também compreendidas na concessão as actividades comerciais desenvolvidas nos aeroportos ou noutras áreas afectas à concessão.

## Artigo 2.º

### Atribuição da concessão

A concessão mencionada no artigo anterior é atribuída à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. (ANA, S. A.), mediante a celebração do respectivo contrato, conforme minuta a aprovar por resolução do Conselho de Ministros, nos termos do presente decreto-lei e das bases da concessão constantes do anexo ao presente decreto-lei, do qual faz parte integrante.

## Artigo 3.º

### Norma revogatória

São revogados os artigos 12.º a 14.º do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro.

## Artigo 4.º

**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Janeiro de 2010. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *Alberto de Sousa Martins* — *António Augusto da Ascensão Mendonça*.

Promulgado em 8 de Abril de 2010.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 12 de Abril de 2010.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa*.

## ANEXO

**Bases da concessão**

## CAPÍTULO I

**Disposições gerais**

## Base I

**Definições**

1 — Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm o significado que a seguir lhes é apontado:

a) «Acordos de Nível de Serviço» — os acordos concluídos entre a Concessionária, os Utilizadores e outras Entidades Públicas ou Entidades Terceiras que estabelecem níveis de qualidade, tendo por referência vinculativa os RTM definidos para os serviços englobados na Concessão;

b) «Actividades Aeroportuárias» — as actividades e serviços de apoio à aviação civil que a Concessionária presta aos Utentes e aos Utilizadores das Infra-Estruturas Aeroportuárias, designadamente as previstas no n.º 1 da base XXIV;

c) «Actividades Comerciais» — as actividades acessórias de natureza comercial que a Concessionária desenvolve nos Aeroportos abrangidos pela Concessão, tais como a construção, a gestão ou a exploração, directa ou indirecta, de espaços comerciais, de escritórios, de serviços de publicidade, de parques de estacionamento automóvel, de plataformas logísticas, de centros de conferências, de hotéis, de restaurantes, de cafetarias e similares;

d) «Actividades Comerciais Relevantes» — as Actividades Comerciais que não constam de um apêndice em anexo ao Contrato de Concessão e estão incluídas no cálculo da componente ajustada da receita das Actividades Reguladas, nos termos da Regulação Económica da Concessão;

e) «Actividades Não Reguladas» — as Actividades Aeroportuárias não especificadas no n.º 1 da base XXIV e as Actividades Comerciais desenvolvidas nos Aeroportos abrangidos pela Concessão;

f) «Actividades Reguladas» — as Actividades Aeroportuárias referidas no n.º 1 da base XXIV;

g) «Activos Regulados» — o conjunto de bens que constituem a base de activos regulados, tal como definido no Contrato de Concessão;

h) «Aeroporto» — o conjunto de terrenos, de bens, de equipamentos e de edifícios ou de partes de edifícios que compõem uma Infra-Estrutura Aeroportuária e o conjunto de terrenos, de bens, de equipamentos e de edifícios ou de partes de edifícios a ele adjacentes e afectos a Actividades Comerciais;

i) «Autoridade Reguladora» — o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.);

j) «Concedente» — o Estado Português;

l) «Concessão» — a concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., por força do presente decreto-lei;

m) «Concessionária» — a ANA — Aeroportos de Portugal, S. A.;

n) «Contrato de Concessão» — o contrato a aprovar por resolução do Conselho de Ministros;

o) «Direitos Aeroportuários» — qualquer direito, autorização ou licença, concedidos ao abrigo do Contrato de Concessão pela Concessionária ou pela Autoridade Reguladora a uma Entidade Terceira com vista à realização de Actividades Comerciais ou Aeroportuárias;

p) «Entidades Terceiras» — qualquer pessoa singular ou colectiva, de natureza privada ou pública, que seja titular de um direito aeroportuário ou se encontre em situação equivalente ou similar;

q) «Entidades Públicas» — as entidades e os organismos públicos ou as entidades equiparadas com intervenção na Concessão;

r) «Estatutos» — os estatutos da Concessionária, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, com as respectivas actualizações;

s) «Infra-Estruturas Aeroportuárias» — o conjunto de terrenos, de construções, de instalações, de equipamentos e de edifícios ou de parte de edifícios utilizados para as Actividades Aeroportuárias;

t) «Orçamento de Exploração Anual» — o orçamento de exploração anual referido na base XVII;

u) «Parâmetros de Regulação» — os critérios ou as regras definidos periodicamente pela Autoridade Reguladora, nos termos de anexo ao Contrato de Concessão, que presidem à actualização das taxas das Actividades Reguladas;

v) «Parâmetros Sectoriais de Serviço Público» — os parâmetros de Serviço Público específicos e aplicáveis a cada um dos Aeroportos, constantes de anexo ao Contrato de Concessão;

x) «Parte ou Partes» — o Concedente e ou a Concessionária;

z) «Plano de Médio Prazo» — o plano das actividades da Concessionária referido na base XVII;

aa) «Plano Director do NAL» — o plano de desenvolvimento do NAL, identificado no Contrato de Concessão;

bb) «Regulamento das Entidades Públicas» — o regulamento aplicável às Entidades Públicas;

cc) «Regulamento das Entidades Terceiras» — o regulamento aplicável às Entidades Terceiras;

dd) «Regulamento de Gestão Ambiental» — o regulamento que consagra a política ambiental da Concessionária;

ee) «Regulamento de Gestão de Segurança» — o regulamento que consagra a política de segurança e de prevenção de actos ilícitos da Concessão;

*ff)* «RTM» — os requisitos técnicos mínimos de qualidade e de disponibilidade, os métodos de avaliação de desempenho e a tabela de penalidades constantes do Contrato de Concessão, e ainda as especificações de construção e de investimentos para expansão de capacidade;

*gg)* «Utentes» — os passageiros e outras pessoas que utilizam as Infra-Estruturas Aeroportuárias;

*hh)* «Utilizadores» — os operadores aéreos e agentes de assistência em escala.

2 — Os termos definidos no número anterior no singular podem ser utilizados no plural e vice-versa, com a correspondente alteração do respectivo significado, salvo se do contexto resultar claramente o inverso.

## Base II

### Lei aplicável

1 — O Contrato de Concessão e respectivos contratos a ele anexos ficam sujeitos à lei portuguesa e aos princípios de direito administrativo.

2 — O Contrato de Concessão e respectivos documentos a ele anexos ficam sujeitos à língua portuguesa.

## Base III

### Interpretação e integração

1 — O Contrato de Concessão rege-se pelo seu clausulado e pelos respectivos anexos.

2 — Em caso de dúvida sobre o alcance e o conteúdo dos textos contratuais, ou em caso de eventuais divergências que existam entre os vários documentos que compõem o Contrato de Concessão, que não possam ser solucionadas mediante o recurso e a aplicação das regras gerais de interpretação, prevalece o estabelecido no clausulado do Contrato de Concessão sobre o que constar dos respectivos anexos.

## CAPÍTULO II

### Objecto, prazo e natureza da Concessão

## Base IV

### Objecto

1 — A Concessão tem por objecto a exploração do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil dos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro, de Ponta Delgada (João Paulo II), de Santa Maria, da Horta e das Flores.

2 — Integra, ainda, o objecto da Concessão a exploração do Terminal Civil de Beja, logo que se verifique a respectiva certificação do terminal e das infra-estruturas aeronáuticas da Base Aérea n.º 11, necessárias para o efeito.

3 — O objecto da Concessão compreende também as actividades de concepção, de projecto, de construção, de financiamento, de exploração, de gestão e de manutenção de novos Aeroportos, designadamente do Novo Aeroporto de Lisboa (NAL), assim como as actividades de concepção, de projecto, de construção, de reforço, de reconstrução, de extensão, de desactivação e de encerramento de Aeroportos.

4 — O objecto da Concessão compreende ainda as Actividades Comerciais que possam ser desenvolvidas nos Aeroportos ou noutras áreas afectas à Concessão.

## Base V

### Direito de opção

1 — A Concessionária tem o direito de incluir na Concessão qualquer Aeroporto ou outro aeródromo existente ou futuro:

*a)* Que se situe no raio de 150 km contado do exterior do perímetro de quaisquer dos Aeroportos de Lisboa (Portela), do Porto (Francisco Sá Carneiro), de Faro e do NAL;

*b)* Que se situe nas ilhas de São Miguel, de Santa Maria, do Faial e das Flores.

2 — Exceptuam-se do disposto no número anterior os Aeroportos ou outros aeródromos não destinados ao transporte remunerado de passageiros, de carga ou de correio, bem como os que acolham exclusivamente operações com aeronaves com peso máximo à decolagem não superior a 25 t ou capacidade de transporte de passageiros não superior a 20 lugares.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, e sem prejuízo do estabelecido no Contrato de Concessão quanto ao NAL, sempre que o Concedente decida criar um novo Aeroporto ou incluir na Concessão um Aeroporto já existente, deve notificar a Concessionária para que ela exerça o seu direito de opção de inclusão desse novo Aeroporto na Concessão, enviando-lhe uma ficha técnica ou caderno de encargos e um estudo de viabilidade, contendo os requisitos de base da concepção desse novo Aeroporto e ou outras condições essenciais do seu regime de exploração.

4 — Recebida a notificação mencionada no número anterior, a Concessionária comunica, no prazo de seis meses, ao Concedente se aceita a inclusão desse Aeroporto na Concessão.

5 — Em caso de aceitação da inclusão de novo Aeroporto ou de Aeroporto já existente na Concessão aplicam-se a este as regras do Contrato de Concessão, salvo quanto a regras ou a condições divergentes constantes da ficha técnica ou do caderno de encargos referidos no mesmo número.

6 — A criação de um novo Aeroporto cuja inclusão na Concessão tenha sido rejeitada pela Concessionária não atribui qualquer direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

## Base VI

### Serviço público

1 — A Concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de forma regular, contínua e eficiente, adoptando, para o efeito, os RTM, os Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, os padrões de qualidade e de segurança exigíveis por lei ou pelos regulamentos aplicáveis, a todo o momento e nos termos do Contrato de Concessão, para cada Aeroporto.

2 — A Concessionária obriga-se a dotar cada Aeroporto dos Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, constantes do Contrato de Concessão.

3 — A Concessionária observa o princípio da igualdade de tratamento dos Utentes e dos Utilizadores dos Aeroportos.

4 — A Concessionária pode recusar a utilização das Infra-Estruturas Aeroportuárias nos seguintes casos:

*a)* Às pessoas ou às entidades que não preencham as condições legais e regulamentares fixadas para esse efeito;

b) Aos Utilizadores e aos Utentes adicionais em caso de incapacidade das Infra-Estruturas Aeroportuárias disponíveis para suportarem a prestação de serviços.

#### Base VII

##### Direitos Aeroportuários

1 — A Concessionária pode atribuir Direitos Aeroportuários às Entidades Terceiras que pretendam desenvolver as suas actividades nas infra-estruturas, nas instalações e nos edifícios abrangidos pela Concessão, através da celebração de contratos ou da atribuição de autorizações ou de licenças.

2 — A Concessionária deve estabelecer critérios justos, razoáveis e objectivos para a atribuição, a renovação e a extinção de Direitos Aeroportuários às Entidades Terceiras.

3 — A atribuição de Direitos Aeroportuários é da competência da Autoridade Reguladora, sempre que a lei o preveja.

#### Base VIII

##### Prazo da Concessão

1 — O prazo da Concessão é de 40 anos a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão.

2 — O prazo da Concessão estabelecido no número anterior pode ser prorrogado por um período de 10 anos, devendo verificar-se os requisitos previstos no Contrato de Concessão.

### CAPÍTULO III

#### Sociedade Concessionária

##### Base IX

##### Objecto social, sede e forma

1 — A Concessionária tem como objecto social o exercício das actividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, e as referidas nos respectivos Estatutos.

2 — A Concessionária deve manter, ao longo de toda a vigência da Concessão, a sua sede em Portugal.

3 — A Concessionária tem a denominação de ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., e deve adoptar a forma de sociedade comercial anónima regulada pela lei portuguesa, durante toda a vigência da Concessão.

##### Base X

##### Regime jurídico

A Concessionária rege-se pelas normas especiais aplicáveis, pelo Código das Sociedades Comerciais, pelos seus Estatutos e pela demais legislação aplicável.

##### Base XI

##### Capital social

O capital social da Concessionária encontra-se integralmente subscrito e realizado, nos termos dos respectivos Estatutos, e é representado obrigatoriamente por acções nominativas escriturais.

### CAPÍTULO IV

#### Bens da Concessão

##### Base XII

##### Estabelecimento da Concessão

1 — Durante a vigência da Concessão, a Concessionária é titular do direito de propriedade dos bens afectos à Concessão que não integrem o domínio público ou que não sejam propriedade privada de outras entidades públicas ou privadas.

2 — Todos os bens que a Concessionária venha a adquirir na vigência da Concessão integram o seu património privativo, salvo se, em virtude da lei, devam integrar o domínio público.

3 — Integram a Concessão todos os bens a ela afectos, directa ou indirectamente, independentemente da sua titularidade pela Concessionária ou por outras entidades, designadamente:

a) Os bens imóveis previstos na base XIII e constantes do Contrato de Concessão;

b) Os bens móveis previstos na base XIV e constantes do Contrato de Concessão;

c) Os bens intangíveis previstos na base XV.

4 — Os bens previstos nos números anteriores podem ser desafectados da Concessão mediante acordo da Concessionária, devendo esta ser devidamente compensada em caso de desafecção.

5 — Exceptuam-se da regra de compensação prevista no número anterior os bens compreendidos no Aeroporto de Lisboa (Portela), após a sua desactivação, e os bens compreendidos em Aeroportos da Concessão que sejam realocizados ou desactivados.

6 — A Concessionária não pode celebrar quaisquer negócios, tendo por objecto os bens integrados na Concessão que possam prejudicar a efectiva e contínua afectação dos mesmos à Concessão, sem autorização prévia do Concedente, a emitir no prazo de 30 dias, salvo o disposto nos números seguintes.

7 — A Concessionária pode onerar bens afectos à Concessão em benefício de entidades financiadoras para obtenção de financiamentos necessários à prossecução das actividades incluídas na Concessão, dentro dos limites previstos na lei.

8 — A oneração dos bens afectos à Concessão depende de prévia autorização do Concedente, que decide no prazo de 30 dias.

9 — Os bens afectos à Concessão que se tenham tornado comprovadamente obsoletos ou desadequados para a realização das actividades concessionadas ou que deixem de ser necessários para a prossecução do objecto da Concessão podem ser cedidos, alienados ou onerados pela Concessionária, mediante autorização do Concedente, que decide no prazo de 30 dias.

10 — A Concessionária pode livremente alienar ou onerar bens não dominiais que não estejam nem tenham estado compreendidos nos Activos Regulados.

11 — A alienação pela Concessionária de bens compreendidos ou que já tenham sido compreendidos nos Activos Regulados depende sempre de aprovação pelo Concedente, que decide no prazo de 30 dias.

12 — A regra do número anterior aplica-se ao conjunto de bens descritos por Reduto ANA, nos termos do Contrato de Concessão.

13 — Quando requerido pela Concessionária, o Concedente pode, mediante condições a acordar, promover a transferência para a titularidade da Concessionária de bens afectos à Concessão cuja manutenção na titularidade do Estado não se mostre estritamente necessária.

14 — O prazo de 30 dias, referido nos n.ºs 6, 8, 9 e 11, é contado a partir da data da notificação ao Concedente, por parte da Concessionária.

### Base XIII

#### Regime dos bens imóveis da Concessão

1 — Os bens imóveis afectos à Concessão são os identificados no Contrato de Concessão.

2 — Podem ser realizados quaisquer negócios jurídicos destinados a atribuir à Concessionária, ainda que temporariamente, a titularidade de direitos reais sobre bens imóveis afectos à Concessão.

3 — A Concessionária goza do direito de propriedade sobre as obras, as edificações e as instalações fixas que construa sobre bens dominiais, o qual se extingue no termo da Concessão.

4 — A cedência dos direitos referidos nos números anteriores só pode ser feita mediante autorização do Concedente.

5 — A Concessionária pode dispor do subsolo dos bens imóveis afectos à Concessão, bem como constituir direitos de superfície ou usufruto em favor de terceiros sobre os mesmos, desde que tal se afigure necessário à prossecução das actividades concessionadas e não recaia sobre bens afectos às Actividades Aeroportuárias, até ao limite do prazo do Contrato de Concessão.

6 — A Concessionária obriga-se a criar e a manter permanentemente actualizado um registo dos bens imóveis afectos à Concessão, com indicação, nomeadamente, dos seguintes elementos:

- a) Titularidade do bem, incluindo menção à integração no domínio público ou privado;
- b) Valor resultante da aquisição ou da avaliação anual, a qual deve ser realizada por perito independente;
- c) Ónus ou encargos que recaem sobre o bem.

7 — A lista referida no número anterior deve ser enviada anualmente ao Concedente.

### Base XIV

#### Regime dos bens móveis da Concessão

1 — Os bens móveis afectos à Concessão são os identificados no Contrato de Concessão.

2 — A Concessionária deve elaborar e manter permanentemente actualizado o registo dos bens móveis duradouros afectos à Concessão com indicação dos respectivos valores.

3 — Os bens referidos no número anterior constituem propriedade da Concessionária até ao termo do Contrato de Concessão.

4 — A Concessionária pode tomar de aluguer, por locação financeira ou por figuras contratuais afins, bens e equipamentos a afectar à Concessão, desde que seja reservado ao Concedente o direito de, mediante o pagamento das rendas, aceder ao uso desses bens e suceder na respectiva

posição de locatário no caso de tomada da Concessão ou de termo do prazo do Contrato de Concessão.

5 — A Concessionária fica obrigada a manter, por sua conta e risco, em permanente estado de funcionamento, de conservação e de segurança, até ao termo da Concessão, todos os bens móveis afectos à Concessão, obrigando-se a substituí-los sempre que, por desgaste, por avaria ou por obsolescência, se mostrem inadequados ou desnecessários aos fins a que se destinam.

### Base XV

#### Regime dos bens intangíveis da Concessão

Consideram-se afectos à Concessão, e da propriedade da Concessionária, os direitos de propriedade intelectual e industrial relativos a projectos, a planos e a plantas relativos a bens e a equipamentos afectos à Concessão, assim como logótipos, marcas, patentes, insígnias e nomes de estabelecimentos que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, seja directamente pela Concessionária seja pelos terceiros que para o efeito esta subcontrate, e, ainda, *software* relacionado com a actividade da Concessionária.

### Base XVI

#### Manutenção dos bens que integram a Concessão

1 — É obrigação da Concessionária a realização de todas as obras de reparação e de conservação decorrentes da normal utilização dos bens afectos à Concessão, devendo assegurar a permanência destes bens em boas condições de exploração.

2 — É ainda obrigação da Concessionária a realização de todos os investimentos de substituição dos bens afectos à Concessão que sejam necessários ou convenientes de acordo com a vida útil desses mesmos bens, as boas práticas e o cumprimento dos padrões de desempenho, de qualidade e de segurança constantes dos RTM.

## CAPÍTULO V

### Avaliação de desempenho da Concessionária

#### Base XVII

##### Orçamento e Plano de Médio Prazo

1 — A Concessionária obriga-se a elaborar um Orçamento de Exploração Anual e um Plano de Médio Prazo para períodos quinquenais, que devem ser revistos e enviados ao Concedente anualmente.

2 — Em cada Orçamento de Exploração Anual e Plano de Médio Prazo deve constar, discriminada para cada exercício anual e em relação a cada um dos Aeroportos, a informação correspondente à prestada pela Concessionária à Autoridade Reguladora.

#### Base XVIII

##### Disponibilidade permanente das infra-estruturas

1 — A Concessionária garante as condições de capacidade, de disponibilidade, de fiabilidade, de operacionalidade e de segurança das Infra-Estruturas Aeroportuárias ao longo de todo o período de vigência da Concessão, bem como os padrões de qualidade do serviço constantes dos

RTM, obrigando-se a tomar as medidas em cada momento adequadas para esse efeito.

2 — A Concessionária disponibiliza às Entidades Públicas referidas na base XL as instalações estritamente necessárias à prossecução das actividades por elas exercidas no âmbito da Concessão.

3 — A Concessionária deve executar, nomeadamente, todas as operações de concepção, de projecto, de financiamento, de construção, de manutenção, de adaptação, de renovação e de reforço das Infra-Estruturas Aeroportuárias, bem como a desactivação, a desmontagem e a demolição das Infra-Estruturas Aeroportuárias obsoletas, que se mostrem necessárias para assegurar, em todos os Aeroportos, a capacidade, a disponibilidade e a qualidade do serviço adequadas aos níveis de procura que se verifiquem em cada momento da vigência da Concessão e aos RTM.

4 — Sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Reguladora, a desactivação e o encerramento de qualquer Aeroporto dependem de consentimento prévio do Concedente.

5 — A Concessionária tem o direito de fixar as suas contrapartidas pela prestação das actividades concessionadas, nos termos da Regulação Económica da Concessão.

#### Base XIX

##### Critérios para a reconstrução ou reforço das infra-estruturas

1 — A Concessionária promove e financia a reconstrução ou o reforço das Infra-Estruturas Aeroportuárias existentes, de modo a garantir, a todo o momento, os níveis de disponibilidade e de qualidade do serviço previstos nos RTM, sempre que:

- a) Se encontrem degradadas;
- b) Se demonstrem insuficientes para dar resposta ao nível de procura verificada;
- c) Devam ser modificadas de modo a dar cumprimento à legislação ou aos regulamentos em vigor.

2 — A Concessionária deve informar o Concedente de todas as actividades destinadas a dar cumprimento ao disposto no número anterior, de acordo com as regras previstas no Contrato de Concessão e com as penalidades aí previstas para o caso de incumprimento.

#### Base XX

##### Monitorização e avaliação do desempenho

1 — A Concessionária deve definir e implementar sistemas que permitam aferir, em cada momento:

- a) A qualidade dos serviços prestados, por si e por terceiros, nos Aeroportos objecto da Concessão e directamente relacionados com as Actividades Aeroportuárias e a adequação desses mesmos serviços à sua procura efectiva e ao cumprimento dos RTM;
- b) A capacidade, a disponibilidade e a qualidade do serviço das instalações, das infra-estruturas, dos sistemas e dos equipamentos directamente relacionados com as Actividades Portuárias, por si disponibilizadas ou não, face à sua utilização efectiva.

2 — A monitorização da qualidade e da adequação dos serviços, tal como referido no número anterior, bem como da capacidade, da disponibilidade e da qualidade de serviço das instalações, das infra-estruturas e dos equipamentos,

é feita pela Autoridade Reguladora tendo em conta os RTM.

3 — Os RTM operacionais e os respectivos métodos de avaliação de desempenho respeitantes às actividades referidas nos números anteriores são revistos periodicamente pela Autoridade Reguladora, no quadro da revisão de cada período de regulação nos termos do Contrato de Concessão, devendo para o efeito a Autoridade Reguladora consultar o Concedente.

4 — A revisão dos RTM não incluídos na cláusula anterior e dos respectivos métodos de avaliação de desempenho é efectuada pelo Concedente.

5 — O incumprimento dos RTM previstos nos n.ºs 3 e 4 dá lugar à aplicação de multas pelo Concedente, nos termos previstos nas presentes bases e no Contrato de Concessão.

6 — A Concessionária deve assegurar a todo o tempo a monitorização do desempenho dos serviços prestados por si ou por terceiros nos Aeroportos, de acordo com os padrões de qualidade, de adequação, de capacidade e de disponibilidade estabelecidos.

7 — A Concessionária deve manter um registo actualizado de avaliação do desempenho nos termos referidos nos números anteriores, do qual constem as falhas de qualidade, de adequação, de capacidade e ou de disponibilidade, a respectiva gravidade e qual a entidade responsável pela realização desse serviço.

8 — A Concessionária deve elaborar relatórios anuais de desempenho e de qualidade dos serviços, demonstrando o cumprimento dos RTM, devendo entregar cópias ao Concedente e à Autoridade Reguladora.

9 — A avaliação do desempenho da Concessionária é efectuada por referência aos RTM referentes à qualidade, à adequação, à capacidade e à disponibilidade, nos termos definidos no Contrato de Concessão, conduzindo à aplicação das penalidades aí previstas.

10 — A aplicação das penalidades referidas no número anterior deve ter em conta a responsabilidade de outras entidades nos eventos que lhe deram origem, e é repercutida nos factores de cálculo das receitas da Concessionária.

11 — O regime previsto nos n.ºs 8 e 9 não prejudica a aplicação de multas e de penalidades ou a reclamação de indemnizações pelo Concedente à Concessionária pelo incumprimento ou pela violação de outras disposições do Contrato de Concessão.

12 — A Concessionária pratica todos os actos necessários à manutenção dos pressupostos que conduzam às certificações existentes nas áreas da qualidade, do ambiente, da saúde e da segurança no trabalho e responsabilidade social, assim como corrige as eventuais não conformidades detectadas no âmbito destas certificações.

#### Base XXI

##### Publicidade e informação

1 — A Concessionária deve adoptar um sistema eficiente de tratamento e de consulta de elementos informativos relativos à exploração dos Aeroportos, de modo a poder facultá-los com prontidão ao Concedente, à Autoridade Reguladora e a quaisquer outras entidades com legitimidade para os solicitar.

2 — A Concessionária deve fornecer ao Concedente e à Autoridade Reguladora todos os elementos necessários à avaliação do cumprimento das normas e dos regulamentos de segurança e de ambiente.

3 — As taxas e quaisquer outras contrapartidas aplicadas pela Concessionária pela prestação das actividades concessionadas, as normas regulamentares de exploração e todas as demais informações relevantes quanto às suas actividades devem ser permanentemente actualizadas e adequadamente publicitadas, nomeadamente através da sua divulgação na página da Internet da Concessionária.

4 — A Concessionária obriga-se também, sempre que solicitado pelo Concedente e pela Autoridade Reguladora, nos prazos por eles fixados, a fornecer indicadores operacionais e de exploração do serviço público, bem como os relativos à situação económica e financeira da Concessão e à qualidade e à disponibilidade dos serviços prestados.

5 — A Concessionária obriga-se a instituir procedimentos de consulta junto dos Utilizadores e dos Utentes relativamente às taxas por si cobradas pelas Actividades Reguladas, devendo informar a Autoridade Reguladora do resultado de tais consultas.

6 — A Concessionária obriga-se ainda a publicitar junto do público, designadamente através da disponibilização na sua página da Internet, os resultados de inquéritos de satisfação realizados aos Utilizadores e aos Utentes, o grau de cumprimento dos indicadores de qualidade dos serviços que resultem da avaliação do seu desempenho e o nível de cumprimento dos Acordos de Nível de Serviço a que se vinculou.

7 — A Concessionária obriga-se, ainda, sem necessidade de qualquer solicitação, a fornecer ao Concedente a informação correspondente à que presta à Autoridade Reguladora nos termos definidos no Contrato de Concessão.

#### Base XXII

##### Sistemas de informação

1 — A Concessionária obriga-se a estabelecer um sistema de informação de avaliação e de monitorização de desempenho de forma a gerar, a manter actualizada e sempre disponível toda a informação necessária à avaliação do seu desempenho, designadamente os elementos relativos aos indicadores económico-financeiros da Concessão e aos RTM, e demais informação para verificação e aplicação do previsto na Regulação Económica da Concessão.

2 — A Concessionária disponibiliza ao Concedente e à Autoridade Reguladora a informação referida no número anterior a expensas suas, garantindo o tratamento informático adequado, incluindo o dos dados obtidos através do sistema de avaliação e de monitorização do desempenho.

### CAPÍTULO VI

#### Condição económico-financeira da Concessão

#### Base XXIII

##### Receitas da Concessão

1 — As receitas da Concessão consistem, designadamente, em:

a) Proveitos ou taxas recebidos pela Concessionária oriundos da exploração das Actividades Aeroportuárias e das Actividades Comerciais;

b) Eventuais compensações que sejam atribuídas à Concessionária pelo Concedente;

c) Fundos, subsídios e contribuições atribuídos, nos termos da lei, pelo Concedente ou por outras pessoas colectivas públicas ou ainda por entidades privadas;

d) Comparticipações em taxas ou outros tributos a que a Concessionária tenha direito por lei;

e) Juros ou remunerações de capitais e de aplicações financeiras efectuadas pela Concessionária.

2 — A determinação das receitas da Concessão obedece ao disposto nas bases seguintes.

3 — A Concessionária pode exigir directamente aos titulares de Direitos Aeroportuários e aos Utilizadores dos Aeroportos o pagamento das taxas ou das contrapartidas referidas nas bases seguintes.

#### Base XXIV

##### Actividades Reguladas

1 — Estão sujeitas a regulação económica as seguintes actividades e respectivas taxas:

a) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações de aterragem, de descolagem, de circulação no solo, de estacionamento, de abrigo e de fornecimento de energia e de ar condicionado às aeronaves e aos respectivos serviços de apoio;

b) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações directamente relacionadas com o embarque, o desembarque e ou a transferência de passageiros, de bagagens, de carga e de correio, em áreas terminais e ou operacionais dos Aeroportos, designadamente plataformas de estacionamento de aeronaves com pontes de contacto e remotas e respectivos serviços de apoio;

c) Cedência de utilização de infra-estruturas para a prestação de serviços de assistência em escala a aeronaves, a passageiros, a bagagens, a carga e a correio;

d) Serviços visando a prevenção de actos ilícitos contra a segurança de pessoas e de bens transportados, nomeadamente o rastreio nos Aeroportos de pessoas e de bagagens, bem como o exercício de actividades com eles conexas;

e) Actividades directamente relacionadas com a aviação que resultem de obrigações específicas impostas à Concessionária por legislação nacional, comunitária ou internacional;

f) Outras actividades previstas no Contrato de Concessão.

2 — O montante e as regras de determinação das taxas a receber pela Concessionária pela prestação de Actividades Reguladas são estabelecidos de acordo com o regime contratual da regulação económica com intervenção da Autoridade Reguladora.

3 — No que respeita às actividades descritas na alínea b) do n.º 1 e na medida em que a sua prestação pela Concessionária corresponda à substituição das funções do Estado no que respeita a vigilância e a prevenção de actos ilícitos, as taxas da Concessionária devem cobrir os respectivos encargos de investimento e de exploração, incluindo a remuneração de capitais empregues.

#### Base XXV

##### Novas contrapartidas

1 — A Concessionária pode propor à Autoridade Reguladora:

a) A remuneração autónoma de outras Actividades Aeroportuárias não discriminadas no n.º 1 da base xxiv;

b) Que uma Actividade Regulada deixe de estar sujeita a regulação, passando a sua taxa a ser livremente determinada pela Concessionária.

2 — O montante das novas contrapartidas a receber pela Concessionária pela prestação das actividades referidas no número anterior deve ser objecto de proposta a apresentar pela Concessionária à Autoridade Reguladora.

#### Base XXVI

##### Actividades Não Reguladas

1 — A Concessionária determina livremente as taxas ou os preços a cobrar pela prestação de Actividades Não Reguladas, sem intervenção da Autoridade Reguladora, com respeito por uma política comercial não discriminatória e de salvaguarda das regras da concorrência.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, as Actividades Comerciais Relevantes são incluídas no cálculo da componente ajustada da receita das Actividades Reguladas nos termos da Regulação Económica da Concessão.

#### Base XXVII

##### Assunção do risco

1 — A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão durante o prazo da sua duração, excepto nos casos em que o contrário resulte expressamente do Contrato de Concessão.

2 — Em caso de dúvida sobre a limitação ou a repartição do risco da Concessionária, considera-se que o risco corre integralmente a cargo desta.

3 — Nos riscos inerentes à Concessão incluem-se, nomeadamente, os seguintes:

a) O risco comercial, incluindo o risco de tráfego limitado ao decurso do período de regulação e respectivas receitas;

b) O risco referente à exploração do serviço concessionado, aí se incluindo todos os serviços a prestar;

c) O risco resultante de alterações à lei geral;

d) O risco adveniente das isenções de taxas estabelecidas na lei, designadamente no Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, pelo Decreto-Lei n.º 268/2007, de 26 de Julho, e pelo Decreto-Lei n.º 216/2009, de 4 de Setembro.

#### Base XXVIII

##### Prestações de serviço público excepcionais

Quando o Concedente imponha à Concessionária a realização de determinadas obrigações de serviço público ou a dotação de qualquer dos Aeroportos concessionados com Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, para além das previstas no Contrato de Concessão, e que façam incorrer a Concessionária em custos acrescidos que não possam ser cobertos pelas receitas normais provenientes da prestação dessas obrigações em condições normais de mercado, e que, por isso, um gestor aeroportuário em condições normais de mercado não adoptaria, o Concedente fica obrigado a acordar com a Concessionária os termos da correspondente compensação, sem prejuízo das disposições legais aplicáveis.

#### Base XXIX

##### Equilíbrio económico-financeiro da Concessão

1 — A Concessionária só tem direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão quando ocorra qualquer dos seguintes casos:

a) Modificação imposta pelo Concedente das obrigações da Concessionária ou das condições de realização da Concessão que tenha como resultado directo um aumento de despesas ou uma perda de receitas da Concessionária que implique o não se atingir a rentabilidade implícita na Receita Média Máxima fixada;

b) Força maior, definida no Contrato de Concessão, excepto se em resultado dos mesmos se verificar a resolução do Contrato de Concessão;

c) Alterações da lei interna de carácter específico, designadamente da lei ambiental ou de segurança, que tenham como resultado directo um aumento de despesas ou uma perda de receitas da Concessionária, salvo nas matérias referentes a isenção das taxas referidas na alínea d) do n.º 3 da base xxvii que implique o não se atingir a rentabilidade implícita na Receita Média Máxima fixada.

2 — O valor da reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão corresponde ao necessário para repor a posição financeira da mesma à data imediatamente anterior em que ocorreu o facto gerador do direito à reposição.

3 — Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, tal reposição pode ter lugar, consoante opção do Concedente, após consulta da Concessionária e da Autoridade Reguladora, através de uma ou mais das seguintes modalidades:

a) Alteração das taxas das Actividades Reguladas, efectuada nos termos previstos na Regulação Económica da Concessão;

b) Atribuição de comparticipação ou de compensação directa pelo Concedente;

c) Prorrogação do prazo da Concessão;

d) Qualquer outra forma que seja acordada entre o Concedente e a Concessionária.

4 — Sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, tal reposição é efectuada de acordo com o que, de boa fé, seja estabelecido entre o Concedente e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária e que devem estar terminadas no prazo de 90 dias a contar dessa solicitação.

5 — Quando a modalidade utilizada para a reposição seja a da alínea a) do n.º 3, a reposição é feita mediante negociação entre a Autoridade Reguladora e a Concessionária, devendo ser obtido um acordo entre as partes no prazo máximo de 30 dias.

6 — A reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão efectuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa e final.

7 — A Concessionária deve notificar o Concedente da ocorrência de qualquer evento que possa dar lugar à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua verificação.

**Base XXX****Partilha de benefícios**

1 — Os benefícios na situação económica da Concessionária previstos nos números seguintes são repercutidos nas taxas das actividades sujeitas a regulação económica, de forma a que resulte a sua redução.

2 — O disposto no número anterior aplica-se:

a) Ao montante das mais-valias líquidas realizadas pela Concessionária na alienação de bens compreendidos ou que já tenham sido compreendidos nos Activos Regulados;

b) Aos benefícios resultantes do refinanciamento da dívida resultante dos contratos de financiamento («Contratos de Financiamento») celebrados pela Concessionária para efeitos da concepção, do projecto e da construção do NAL, tal como previsto no Contrato de Concessão.

3 — A Concessionária obriga-se a enviar ao Concedente cópia dos Contratos de Financiamento no prazo de oito dias após a respectiva celebração, não podendo proceder a qualquer modificação dos mesmos, incluindo o respectivo reembolso antecipado, parcial ou total, sem prévia autorização do Concedente.

4 — Caso a Concessionária pretenda refinar a dívida emergente dos Contratos de Financiamento deve solicitar autorização prévia ao Concedente, apresentando em simultâneo uma proposta de partilha, nos termos do n.º 1, dos benefícios resultantes de tal refinanciamento.

5 — O Concedente, após consulta à Autoridade Reguladora, procede à apreciação da proposta apresentada pela Concessionária, podendo para o efeito promover negociações directas com esta.

6 — Caso o Concedente e a Concessionária não acordem os termos do refinanciamento e da partilha de benefícios no prazo de seis meses após a apresentação da proposta, prazo prorrogável por acordo entre as Partes, considera-se que a proposta de refinanciamento é rejeitada.

**CAPÍTULO VII****Novo Aeroporto de Lisboa****Base XXXI****Novo Aeroporto de Lisboa**

1 — Compete à Concessionária a concepção, o projecto, o financiamento, a construção e a exploração do NAL, no local previamente determinado pelo Concedente e nos termos do respectivo plano director.

2 — Com vista à execução das tarefas referidas no número anterior, a Concessionária assegura a entrada em funcionamento do NAL, até 31 de Dezembro de 2017, de acordo com os termos previstos no Contrato de Concessão.

3 — A Concessionária deve agir de boa fé no relacionamento com Entidades Terceiras e com outras entidades que condicionem a realização das tarefas de concepção, de projecto e de construção do NAL, tais como as concessionárias de rodovias e de ferrovias, com as Forças Armadas e os municípios, com vista ao integral cumprimento dos prazos previstos no número anterior.

4 — O Concedente participa no financiamento das tarefas previstas nos números anteriores através de dotações próprias e de fundos comunitários, até um limite máximo a fixar pelo Concedente.

5 — A Concessionária é responsável pelo financiamento da totalidade dos encargos com as actividades de gestão, de exploração e de manutenção do NAL.

6 — Caso a Concessionária não respeite as obrigações decorrentes do n.º 2, fica sujeita a penalidades, em montante a determinar pelo Concedente, segundo a gravidade da falta, não sujeitas aos limites previstos na base LI, mas nunca superiores aos limites fixados no Código dos Contratos Públicos.

7 — Salvo quando o presente capítulo disponha diferentemente, são aplicáveis ao NAL as restantes disposições das presentes bases.

**Base XXXII****Encerramento do Aeroporto de Lisboa**

1 — A Concessionária assegura a regular exploração do Aeroporto de Lisboa, na Portela, até ao início de exploração do NAL, comprometendo-se a proceder ao encerramento total das instalações deste, com excepção dos activos identificados no Contrato de Concessão, sem que tal lhe confira direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

2 — A Concessionária procede:

a) Ao encerramento do Aeroporto de Lisboa, na Portela, em cumprimento com todas as normas e os requisitos legais exigíveis para o efeito e nos termos e na data definidos pelo Concedente;

b) À transferência dos equipamentos e dos serviços afectos à actividade do Aeroporto de Lisboa, na Portela, para o NAL de acordo com as instruções e o planeamento comunicado pelo Concedente.

3 — Caso a Concessionária não respeite o disposto no número anterior fica sujeita a penalidades em montante a determinar pelo Concedente segundo a gravidade da falta e não sujeitas aos limites previstos na base LI, não podendo ultrapassar os limites fixados no Código dos Contratos Públicos.

4 — Todos os encargos com a reconversão, a demolição, a descontaminação de solos, de equipamentos, e de outras obrigações de preservação ambiental subsequentes ao encerramento do Aeroporto de Lisboa, na Portela, e a sua afectação a outros fins não são da responsabilidade da Concessionária.

5 — A Concessionária deve manter e financiar a guarda e a segurança do Aeroporto de Lisboa, na Portela, pelo período de um ano após o seu encerramento.

**CAPÍTULO VIII****Obrigações de segurança, ambientais e responsabilidade social da Concessionária****Base XXXIII****Obrigações de segurança**

1 — A Concessionária obriga-se a implementar as normas, os procedimentos e as boas práticas constantes da legislação e da regulamentação nacional, comunitária e internacional, de carácter vinculativo aplicáveis à segurança em geral e, em particular, à segurança aeroportuária, à segurança contra actos ilícitos e à segurança no trabalho, bem como a proporcionar as estruturas e os meios neces-

sários que permitam uma eficiente gestão da segurança em todos os Aeroportos objecto da Concessão.

2 — A Concessionária promove, segundo critérios de razoabilidade, a adopção de normas, de procedimentos e de práticas de segurança que constem de regulamentos nacionais ou internacionais de aplicação não vinculativa.

3 — A Concessionária deve adoptar o Regulamento de Gestão de Segurança constante do Contrato de Concessão, obrigando-se a proceder à sua revisão e a enviá-lo ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, o qual deve consagrar a política de segurança e de prevenção de actos ilícitos, de organização, de planeamento, de execução e de acompanhamento do desempenho da Concessionária neste âmbito.

#### Base XXXIV

##### Obrigações ambientais

1 — A Concessionária obriga-se ao cumprimento da legislação e da regulamentação ambiental de carácter vinculativo e ao respeito por todos os compromissos existentes nesta matéria.

2 — A Concessionária obriga-se a implementar as medidas identificadas nos diagnósticos ambientais dos Aeroportos e a dar cumprimento às obrigações decorrentes de auditorias, de procedimentos de avaliação ambiental ou de análises de impactos ou de incidências ambientais, incluindo as medidas e as obrigações constantes de anexo ao Contrato de Concessão e as definidas no sistema de gestão ambiental integrado.

3 — A Concessionária deve promover, segundo critérios de razoabilidade, a adopção de normas, de procedimentos e de boas práticas ambientais aplicáveis ao ambiente, em geral, e à actividade aeronáutica, em particular, que constem de regulamentos ou directrizes nacionais, comunitárias ou internacionais, de aplicação não vinculativa.

4 — A Concessionária deve disponibilizar os meios materiais e humanos necessários à efectiva gestão ambiental e à prevenção, à minimização e à correcção de impactos ambientais decorrentes da actividade concessionada, designadamente ao nível da energia, do ruído, da qualidade do ar, dos solos, dos recursos hídricos, dos resíduos, dos aspectos ecológicos e de eventuais passivos ambientais, obrigando-se ainda a monitorizar, a controlar e a reduzir o impacto dessa actividade.

5 — A Concessionária deve promover ligações com entidades de gestão de território, de forma a estabelecer entendimentos que se traduzam numa melhor interligação e valorização territorial dos Aeroportos.

6 — A Concessionária deve promover a melhoria contínua da inserção ambiental dos Aeroportos, devendo estabelecer contactos com entidades públicas e privadas que permitam identificar melhorias nos procedimentos da sua actividade que se traduzam em melhores desempenhos ambientais.

7 — A Concessionária deve adoptar o Regulamento de Gestão Ambiental, obrigando-se a proceder à sua revisão e a enviá-lo à aprovação do Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, devendo essa revisão conter os objectivos e os procedimentos necessários a uma eficaz gestão ambiental da actividade concessionada, consagrando, nomeadamente:

a) O cumprimento das normas, dos regulamentos, dos procedimentos e dos requisitos em vigor para a gestão ambiental nos Aeroportos;

b) A realização periódica de auditorias e ou estudos para aferir a conformidade dos objectivos de qualidade do ambiente nas actividades desenvolvidas nos Aeroportos, a efectuar pela Concessionária ou a solicitação desta às entidades competentes, dando conhecimento ao Concedente dos resultados obtidos;

c) Sistema de gestão ambiental e plano de gestão ambiental em obra, com definição de medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais, para as fases de construção, de operação e de desactivação de infra-estruturas e plano de monitorização dos descritores ambientais;

d) Critérios ambientais de eficiência energética e minimização de impacte ambiental no uso de equipamentos e de infra-estruturas para a aquisição de novos equipamentos, viaturas e para a construção ou remodelação de infra-estruturas.

8 — A Concessionária apresenta ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão e, posteriormente, no início de cada ano civil, um relatório para cada aeroporto, contendo as acções desenvolvidas em matéria de ambiente, bem como a identificação e a programação das acções a realizar no período subsequente para dar cumprimento ao conjunto de obrigações previstas na presente base.

9 — O não cumprimento de obrigações ambientais é objecto de penalidades nos termos previstos no Contrato de Concessão.

#### Base XXXV

##### Responsabilidade social

1 — A Concessionária, no cumprimento do Contrato de Concessão, compromete-se a orientar as suas actividades de forma a proporcionar condições favoráveis para que o desenvolvimento da exploração dos Aeroportos ocorra de forma socialmente equilibrada e em benefício dos cidadãos em geral.

2 — A Concessionária assume a sua responsabilidade pelo bem-estar e segurança dos seus colaboradores e trabalhadores e, de forma geral, de todas as partes afectadas pelas suas actividades, comprometendo-se a ter em conta o sistema de gestão integrado e a apoiar e a promover diversas acções de formação profissional, de apoio social, de sensibilização da consciência ambiental e cívica das comunidades locais, contribuindo assim para o progresso e o desenvolvimento da sociedade.

### CAPÍTULO IX

#### Poderes de autoridade, expropriações e servidões

##### Base XXXVI

##### Poderes de autoridade da Concessionária

A Concessionária, sem prejuízo de outros poderes que lhe sejam conferidos por lei, detém, por efeito da Concessão, os seguintes poderes e prerrogativas de autoridade:

a) Licenciamento da ocupação e do exercício de actividades em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da Concessão, bem como para a prática de todos os actos respeitantes à execução, à modificação e à extinção de licenças;

b) Fixação das contrapartidas devidas pela ocupação e pelo exercício de actividades em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da Concessão, bem como à respectiva cobrança coerciva, sendo os créditos correspondentes equiparados aos créditos do Estado para todos os efeitos legais e constituindo título executivo as respectivas facturas, certidões de dívidas ou documentos equivalentes;

c) Expropriação por utilidade pública, na qualidade de entidade expropriante, de todos os bens imóveis e dos direitos a eles relativos que se mostrem necessários à prossecução do serviço público concessionado, sem prejuízo do exercício, nos termos do Código das Expropriações, das competências próprias do membro do Governo competente, ou das competências da Região Autónoma dos Açores estatutariamente consagradas;

d) Exercício, de acordo com a legislação aplicável, dos poderes decorrentes da constituição e da imposição nas áreas próximas aos Aeroportos, de zonas de protecção e de outras restrições de utilidade pública da ocupação e da utilização dos solos, nomeadamente medidas preventivas;

e) Implantação de traçados, ocupação de terrenos e constituição de servidões, designadamente de passagem e servidões aéreas, bem como ao aproveitamento de bens públicos que se revelem indispensáveis à realização de obras necessárias à Concessão, de acordo com a legislação em vigor;

f) Elaboração e aplicação de normas regulamentares no âmbito da actividade concessionada, designadamente em matéria de segurança, ambiente e acesso e utilização dos serviços englobados nas Actividades Aeroportuárias;

g) Execução coerciva das suas decisões de autoridade, incluindo a utilização de força pública.

#### Base XXXVII

##### Expropriações e servidões aeronáuticas

1 — Compete à Concessionária, como entidade expropriante, actuando em nome do Concedente, conduzir os processos expropriativos dos bens e dos direitos necessários à Concessão, bem como de criação de servidões, suportando os custos inerentes e o pagamento de indemnizações, bem como de outras compensações, ónus ou encargos decorrentes das expropriações.

2 — Compete ainda à Concessionária a prática dos actos que individualizam, caracterizam e identificam os bens a expropriar, de acordo com o Código das Expropriações.

3 — A Concessionária deve apresentar ao Concedente todos os elementos e os documentos necessários à prática do acto de declaração de utilidade pública, de acordo com a legislação em vigor.

4 — Previamente à fase de construção do NAL, a Concessionária deve apresentar todos os elementos e os documentos necessários à atempada prática das expropriações.

#### Base XXXVIII

##### Utilidade Pública

1 — São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações de bens e de direitos necessários ao exercício das actividades da Concessão.

2 — São igualmente de utilidade pública a constituição de todas as servidões e áreas de protecção e demais medidas de restrição da ocupação e uso dos solos referidas neste capítulo.

## CAPÍTULO X

### Responsabilidade da Concessionária e garantias

#### Base XXXIX

##### Responsabilidade da Concessionária perante o Concedente

A Concessionária é, face ao Concedente, responsável pelo atempado e perfeito cumprimento das obrigações constantes do Contrato de Concessão e as decorrentes de normas, de regulamentos ou de disposições administrativas que lhe sejam aplicáveis, sem que, para exclusão ou limitação da sua responsabilidade, possa opor ao Concedente qualquer contrato ou relação com terceiros.

#### Base XL

##### Relacionamento da Concessionária com entidades públicas intervenientes na Concessão

1 — A Concessionária assegura a coordenação e o acompanhamento das actividades das Entidades Públicas e equiparadas, nomeadamente do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, do Serviço de Alfândegas, da Polícia de Segurança Pública, da Polícia Judiciária, da Brigada Fiscal, dos Serviços do Protocolo de Estado, da Direcção-Geral de Veterinária, ou dos serviços com competências correspondentes na Região Autónoma dos Açores, dos serviços responsáveis pelos controlos sanitário e fitossanitário, e do Instituto de Meteorologia, promovendo a sua concertação com vista ao cumprimento das obrigações por ela assumidas no Contrato de Concessão, assim como a coordenação e o acompanhamento de todas as actividades das Entidades Públicas ou equiparadas directa ou indirectamente intervenientes no desenvolvimento do projecto e ou na construção do NAL.

2 — Para efeito de aplicação da primeira parte do número anterior, e sem prejuízo do estabelecido à data da assinatura do Contrato de Concessão em acordos e em protocolos de cooperação, a Concessionária deve criar um Regulamento das Entidades Públicas, obrigando-se a enviá-lo ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, contendo os critérios de aferição do desempenho e da qualidade das actividades desenvolvidas pelas Entidades Públicas, respectiva monitorização e a sua repercussão na aferição do desempenho da Concessionária.

3 — O Regulamento referido no número anterior é aprovado sob a forma de decreto regulamentar.

4 — Sempre que a actuação de qualquer Entidade Pública afecte negativamente o desempenho da Concessionária, deve esta notificá-la de imediato para que promova a resolução da situação.

5 — A Concessionária deve informar de imediato o Concedente de quaisquer actividades das Entidades Públicas que possam afectar negativamente o seu desempenho e fazê-la incorrer em responsabilidade perante o Concedente.

#### Base XLI

##### Relacionamento da Concessionária com entidades terceiras detentoras de direitos aeroportuários

1 — A Concessionária obriga-se a elaborar um Regulamento das Entidades Terceiras, que se compromete a fazer cumprir por todos os meios de que disponha, devendo sujeitar esse Regulamento à apreciação, a título consultivo,

do Concedente e da Autoridade Reguladora, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão.

2 — A Concessionária não pode opor ao Concedente o desrespeito do regulamento referido no número anterior pelas Entidades Terceiras, de modo a diminuir ou a excluir a sua responsabilidade.

#### Base XLII

##### Parcerias públicas regionais

1 — Mediante solicitação de pessoas colectivas públicas de âmbito regional com competências na área de implantação de cada um dos Aeroportos da Concessão, podem ser criadas sociedades comerciais em parceria entre a Concessionária, tendo tais pessoas colectivas, nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão, o objectivo de promover o desenvolvimento da região em causa e a inserção regional do Aeroporto.

2 — A Concessionária deve prestar, e obter, adequada informação às sociedades comerciais constituídas nos termos do número anterior relativamente aos seus projectos mais relevantes, em particular no que respeita à expansão de Infra-Estruturas Aeroportuárias, à consolidação e ao alargamento de rotas, ao desenvolvimento da cobertura aeroportuária nas áreas logística, industrial, terciária e complementar e impactos ambientais das suas intervenções.

3 — As parcerias previstas no n.º 1 devem fomentar o conhecimento e a troca de ideias, de forma a permitir o eventual aperfeiçoamento dos projectos existentes em conformidade com critérios de proporcionalidade.

#### Base XLIII

##### Responsabilidade da Concessionária perante terceiros

A Concessionária responde, nos termos da lei, por quaisquer prejuízos causados a terceiros no exercício das actividades que constituem o objecto da Concessão, pela culpa ou pelo risco.

#### Base XLIV

##### Responsabilidade por prejuízos causados por entidades contratadas

1 — A Concessionária responde, ainda, nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário, pelos prejuízos causados pelos terceiros por si contratados para o desenvolvimento das actividades compreendidas na Concessão.

2 — Constitui especial dever da Concessionária promover e exigir a qualquer terceiro, com quem venha a contratar, que assegure as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à Concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e de segurança em vigor a cada momento.

#### Base XLV

##### Seguros

1 — A Concessionária obriga-se a manter em vigor os contratos de seguros necessários para garantir uma efectiva cobertura dos riscos seguráveis inerentes à Concessão.

2 — Em cada ano civil, a Concessionária tem de fazer prova perante o Concedente da validade dos contratos de seguro que está obrigada a constituir.

3 — Nas apólices de seguro a contratar deve ser estipulada uma cláusula de obrigatoriedade de a respectiva companhia seguradora comunicar, por escrito, ao Concedente a falta de pagamento dos prémios de seguro relativos aos contratos referidos nos números anteriores da presente base.

4 — Em caso de incumprimento pela Concessionária da obrigação de manter as apólices de seguro a que está obrigada, o Concedente pode proceder directamente ao pagamento dos prémios das referidas apólices, e à eventual contratação de novas apólices, correndo os respectivos custos por conta da Concessionária.

## CAPÍTULO XI

### Acompanhamento, fiscalização e regulação da Concessão

#### Base XLVI

##### Concedente

1 — Sem prejuízo das competências próprias de fiscalização de autoridades legalmente competentes para o efeito, os poderes e os deveres atribuídos pelo Contrato de Concessão ao Concedente são exercidos pela NAER — Novo Aeroporto, S. A. (NAER, S. A.), salvo quando o contrário resultar do Contrato de Concessão ou do decreto-lei que regula a actividade da NAER, S. A.

2 — A concessionária paga à NAER, S. A., pela actividade por esta desenvolvida, um montante até 3% das receitas das actividades reguladas de aviação, de não aviação e outras, até à abertura do NAL, passando esse montante a ser até 1,5% após essa data.

3 — Caso se verifiquem necessidades que justifiquem um aumento do montante previsto nos termos do número anterior, a NAER, S. A., deve submeter aos membros do Governo responsáveis pela área das finanças e pela tutela sectorial um plano de actividades fundamentado.

4 — Após aprovação, o plano de actividades é enviado à Concessionária para efeitos da dotação suplementar, e à Autoridade Reguladora, para efeitos de consideração no âmbito da regulação económica.

#### Base XLVII

##### Regulação económica

1 — Compete à Autoridade Reguladora assegurar a regulação económica da Concessão com respeito pelas regras do Contrato de Concessão e pelo modelo de regulação económica e de qualidade de serviço do sector aeroportuário nacional.

2 — A Autoridade Reguladora define periodicamente, nos termos referidos no Contrato de Concessão, os critérios e as regras a que devem obedecer a formação e a fixação das taxas das Actividades Reguladas, bem como os parâmetros, e os respectivos valores, dos níveis de qualidade de serviço.

#### Base XLVIII

##### Regulação técnica

1 — A Concessionária deve observar e implementar a regulamentação técnica aplicável, a todo o tempo, ao sector aeroportuário, designadamente no que respeita à certificação dos Aeroportos, bem como à gestão, à operação e

à manutenção dos Aeroportos e à operação de aeronaves vertida na legislação nacional, nos regulamentos e nas normas da União Europeia, bem como os *standards* e as melhores práticas reconhecidas e recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

2 — A Concessionária suporta os custos relativos às práticas e à implementação das normas e dos procedimentos estabelecidos no número anterior, desde que esses custos se reportem directamente à operacionalidade aeroportuária.

3 — A Autoridade Reguladora pode, a todo o tempo, adoptar normas, regulamentos e práticas recomendadas relativas aos Aeroportos e à sua gestão, operação e manutenção, bem como relativas à operação de aeronaves em Portugal ou nos Aeroportos abrangidos pela Concessão, ficando a Concessionária obrigada ao seu cumprimento.

4 — A Autoridade Reguladora pode monitorizar e inspeccionar, a todo o tempo, a actividade da Concessionária para efeitos do cumprimento das disposições estabelecidas nos números anteriores.

5 — A Autoridade Reguladora pode alterar ou aditar condições relativas ao regime de certificação dos Aeroportos nos seguintes casos:

a) Violação grave do Contrato de Concessão relativa a Segurança, abrangendo os conceitos internacionais do sector denominados por *safety and security*;

b) Encerramento do Aeroporto ou não aceitação de tráfego comercial, por mais de 72 horas contadas após notificação escrita do Concedente para a reabertura do Aeroporto ao tráfego comercial, e desde que o evento que deu causa ao encerramento não seja da responsabilidade do Concedente ou de qualquer organismo do Estado.

6 — Em caso de suspensão de licença, deve a Concessionária submeter à Autoridade Reguladora um plano que contenha as medidas destinadas a remediar as causas que deram origem à suspensão.

7 — A Autoridade Reguladora põe termo à suspensão após a aprovação do plano apresentado e a verificação de que o mesmo está a ser implementado e que a Concessionária respeita as condições impostas pela licença em vigor.

8 — A Concessionária fica sujeita, a todo o tempo, à legislação internacional, às normas comunitárias, às normas de direito interno e aos regulamentos emitidos pela Autoridade Reguladora, devendo adoptar e fazer adoptar as práticas e os regulamentos adequados para o efeito, em coordenação com as entidades competentes na matéria, no que respeita a:

a) Segurança, abrangendo os conceitos internacionais do sector denominados por *safety and security*;

b) Alfândegas, emigração, ordem pública, policiamento, saúde pública, quarentenas, tráfego de animais e serviços de emergência.

9 — Caso a Autoridade Reguladora, a qualquer momento, considere que existe uma ameaça séria à segurança em qualquer Aeroporto, pode notificar a Concessionária para tomar as acções necessárias para afastar essa ameaça.

10 — Caso a Autoridade Reguladora considere, razoavelmente, que não há tempo para que a Concessionária actue ou que a Concessionária não tem capacidade para afastar a ameaça, a Autoridade Reguladora pode praticar directamente as acções necessárias, incluindo o encerramento temporário do Aeroporto, ou pode determinar que terceiros pratiquem essas acções.

11 — Os custos e os prejuízos decorrentes de quaisquer acções realizadas directamente pela Autoridade Reguladora ou por terceiros, tal como previsto nos n.ºs 9 e 10, são inteiramente suportados pela Concessionária, devendo ser contemplado na regulação económica da Concessão.

## CAPÍTULO XII

### Modificações subjectivas da Concessão

#### Base XLIX

#### Oneração ou transmissão de direitos e exploração de serviços por terceiros

1 — A Concessionária não pode, sem prévio consentimento do Concedente, onerar, transmitir, ou por qualquer outra forma fazer-se substituir, no todo ou em parte, na titularidade ou no exercício dos direitos e dos bens da Concessão sem prejuízo da possibilidade de subconcessão prevista na base seguinte.

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

#### Base L

#### Subconcessão

1 — A Concessionária pode, excepcionalmente, subconcessão alguma ou algumas das prestações objecto do Contrato de Concessão desde que previamente autorizadas pelo Concedente.

2 — Em caso de subconcessão, a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do Contrato de Concessão.

3 — A escolha do subconcessionário é feita por procedimento de contratação concursal, podendo ser adoptado o concurso limitado com prévia qualificação ou o concurso público, nos termos do Código dos Contratos Públicos.

4 — Caso venha a ocorrer uma subconcessão, tal facto não acarreta qualquer modificação das regras constantes do Contrato de Concessão.

## CAPÍTULO XIII

### Incumprimento e força maior

#### Base LI

#### Incumprimento da Concessionária e penalizações contratuais

1 — Sem prejuízo do previsto na lei, do disposto nos n.ºs 8 e 9 da base xx e do direito de resolução pelo Concedente nos termos previstos no Contrato de Concessão, o incumprimento ou o cumprimento defeituoso pela Concessionária de quaisquer obrigações emergentes do Contrato de da Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou do Contrato de Concessão, originam a aplicação à Concessionária de multas contratuais.

2 — Excluindo determinadas penalidades referidas no Contrato de Concessão, o montante das multas varia em função da gravidade da falta entre um mínimo de € 10 000 e um máximo de € 1 000 000, relativamente a cada uma das situações de incumprimento.

3 — A multa contratual aplicada nos termos dos números anteriores é diária pelo tempo que durar o incumprimento

ou o cumprimento defeituoso da obrigação contratual ou das determinações do Concedente.

4 — Excluindo determinadas penalidades referidas no Contrato de Concessão, o montante acumulado das multas, em cada ano civil, não pode exceder o valor máximo de 2% do total das receitas das actividades reguladas, registado no ano civil anterior.

5 — As multas são exigíveis nos termos fixados na respectiva notificação à Concessionária.

6 — No acto de aplicação da multa, se tal se justificar, é fixado ainda à Concessionária um prazo razoável para que esta cumpra a obrigação em falta.

7 — Se a Concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir pode a multa ser agravada, sem prejuízo do direito que ao Concedente assiste de rescindir o Contrato de Concessão.

8 — Os montantes mínimos e máximos referidos no n.º 2 são actualizados de forma automática, no início de cada ano civil, por aplicação da taxa oficial de variação do índice de preços no consumidor, sem habitação, para Portugal continental, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, referente ao ano anterior.

### Base LII

#### Força maior

1 — Consideram-se casos de força maior os eventos imprevisíveis e inevitáveis, exteriores à Concessionária e independentes da sua vontade ou actuação, ainda que indirectos, que comprovadamente impeçam o cumprimento das suas obrigações contratuais e que tenham um impacto directo negativo sobre a Concessão, em moldes que excedam os regimes das obrigações e do risco previstos no Contrato de Concessão.

2 — Constituem casos de força maior, nomeadamente, os actos de guerra ou de subversão, as hostilidades, os tumultos, a rebelião ou o terrorismo, as epidemias, as radiações atómicas, as inundações, as catástrofes, os ciclones, os tremores de terra ou outros cataclismos naturais.

3 — A ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a Concessionária de responsabilidades pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na estrita medida em que o seu cumprimento tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência, e pode dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão ou à resolução do Contrato de Concessão nos casos de impossibilidade de cumprimento se tornar definitiva ou de a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revelar excessivamente onerosa para o Concedente ou ainda no caso de a reposição do equilíbrio financeiro não ser possível.

4 — Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco normalmente segurável em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis e, independentemente de a Concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices, verifica-se o seguinte:

a) A Concessionária não fica exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, no prazo que lhe for, para este efeito, fixado pelo Concedente, na medida em que aquele cumprimento se torne possível em virtude do recebimento da indemnização devida nos termos da apólice comercialmente aplicável ou contratada relativa ao risco em causa;

b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, de acordo com o estabelecido na base XXIX, pelo eventual excesso dos prejuízos sofridos relativamente ao valor normalmente segurável em praças da União Europeia nos termos de apólices comercialmente aceitáveis, desde pelo menos seis meses antes da verificação do evento de força maior;

c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão quando o cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitivamente impossível, e o fosse mesmo que tivesse sido recebida a indemnização a que se referem as alíneas anteriores, ou quando a eventual reposição do equilíbrio financeiro seja excessivamente onerosa para o Concedente, ou na opinião do Concedente não seja susceptível de ser repercutida nas tarifas reguladas, devendo, em qualquer das circunstâncias, a Concessionária pagar ao Concedente a indemnização aplicável ou recebida ao risco em causa em praças da União Europeia por apólices comercialmente aceitáveis, desde pelo menos seis meses antes da verificação do evento de força maior.

5 — A Concessionária fica obrigada a comunicar ao Concedente a ocorrência de qualquer facto qualificável como caso de força maior, bem como a indicar, no mais curto prazo possível, quais as obrigações emergentes do Contrato de Concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou prejudicado e, ainda, se for o caso, as medidas que tomou ou que pretende tomar para fazer face à situação ocorrida e os respectivos custos associados.

6 — Em caso de resolução do Contrato de Concessão por ocorrência de um caso de força maior, o Concedente assume as posições contratuais da Concessionária com terceiros emergentes do Contrato de Concessão.

## CAPÍTULO XIV

### Extinção e suspensão da Concessão

#### Base LIII

##### Resolução do Contrato de Concessão

1 — Em caso de violação grave não sanável das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão.

2 — Constituem causas de resolução por parte do Concedente, designadamente:

- a) O desvio do objecto e dos fins da Concessão;
- b) A interrupção da exploração da Concessão;
- c) A reiterada desobediência às determinações das entidades competentes, sempre que se mostrem ineficazes outras sanções;
- d) A repetida oposição ao exercício da fiscalização exercida pelo Concedente ou por outras entidades;
- e) A repetida verificação de situações de indisciplina do pessoal ou dos Utentes, que tenham ocorrido por culpa da Concessionária e das quais possam resultar graves perturbações no funcionamento dos serviços e do Aeroporto em geral;
- f) A obstrução à requisição, ao sequestro ou à intervenção do Concedente em caso de emergência grave.

3 — Quando as faltas da Concessionária forem meramente culposas e susceptíveis de correcção, o Contrato de

Concessão pode não ser rescindido se forem integralmente cumpridos os deveres violados e reparados integralmente os danos por elas provocados dentro do prazo fixado pelo Concedente.

4 — A resolução do Contrato de Concessão só pode ser declarada após prévia audiência, por escrito, da Concessionária e, uma vez declarada, produz imediatamente efeitos, sem precedência de qualquer outra formalidade, logo que comunicada àquela por escrito.

5 — A declaração de insolvência da Concessionária pode determinar a resolução do Contrato de Concessão, salvo se, existindo condições para tal, o Concedente autorizar que algum ou alguns dos credores assumam a posição contratual da Concessionária, com todos os direitos e os deveres daí resultantes.

6 — A resolução do Contrato de Concessão implica a reversão dos bens afectos à Concessão para o Concedente, nos termos previstos na base LX e a perda, a favor deste, de todas as cauções prestadas pela Concessionária como garantia do bom e pontual cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão.

#### Base LIV

##### Resgate da Concessão

1 — O Concedente pode resgatar a Concessão e outras actividades da Concessionária quando motivos de interesse público o justifiquem, desde que decorridos 15 anos sobre a data do início da Concessão, mediante comunicação escrita à Concessionária com, pelo menos, 1 ano de antecedência.

2 — Pelo resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e as obrigações da Concessionária emergentes de contratos celebrados anteriormente à notificação referida no número anterior, bem como todas as obrigações que, embora exigidas após o resgate se refiram a factos que lhe sejam anteriores, e em qualquer destes casos, desde que exclusivamente referentes à actividade da Concessão, com excepção das obrigações resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes.

3 — Em caso de resgate, a Concessionária tem direito a receber do Concedente uma indemnização no montante que, assumindo a vigência da Concessão até ao seu termo, resultar da média das avaliações do valor da Concessão, obtido através do valor actual líquido dos *cash flows* que se prevêem entre a data da decisão de resgate e a data do termo de vigência do Contrato de Concessão, efectuadas por duas instituições financeiras independentes, de reconhecido prestígio e nomeadas por acordo entre o Concedente e a Concessionária.

#### Base LV

##### Extinção do serviço público

1 — O Concedente pode extinguir o serviço público concessionado por razões de interesse público devidamente fundamentadas.

2 — A extinção do serviço público faz cessar automaticamente a Concessão e confere à Concessionária o direito a ser indemnizada nos termos estabelecidos para o resgate.

#### Base LVI

##### Emergência grave

1 — Em caso de guerra, de estado de sítio ou de emergência grave, o Concedente pode assumir transitoriamente a exploração do serviço concessionado de harmonia com as normas aplicáveis a ocorrências dessa natureza após notificação por escrito à Concessionária e sem precedência de qualquer formalidade, ou pode ordenar à Concessionária a adopção urgente das medidas necessárias face à situação, ressarcindo-a dos custos respectivos.

2 — Enquanto se verificar a situação prevista no número anterior, suspende-se a contagem do prazo da Concessão, ficando a Concessionária durante o período de duração da situação de emergência grave, exonerada das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, que sejam incompatíveis com as medidas impostas pelo Concedente.

#### Base LVII

##### Sequestro

1 — O Concedente pode assumir a exploração do serviço concessionado se, por facto imputável à Concessionária, estiver iminente a cessação da actividade ou ocorrer perturbação grave que ponha em causa o funcionamento da Concessão.

2 — A Concessionária é obrigada à imediata disponibilização do objecto da Concessão logo que lhe seja comunicada a decisão de sequestro.

3 — Na vigência do sequestro, a Concessionária responde pelos encargos e pelas despesas resultantes da manutenção e do restabelecimento da exploração que não possam ser cobertas pelas receitas cobradas.

4 — A Concessionária retoma a Concessão, dando-se por findo o sequestro, no prazo que o Concedente venha a fixar-lhe e que não pode ser inferior a 30 dias sobre a data da notificação da retoma.

5 — A Concessionária pode optar pela resolução do Contrato de Concessão caso o sequestro se mantenha por período superior a seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão.

#### Base LVIII

##### Requisição e cedência de interesse público

1 — A requisição de bens pode ser efectuada pelo Concedente, nos termos da lei, mediante o pagamento de justa indemnização.

2 — O Concedente pode, ainda, acordar a cedência temporária de trabalhadores, nos termos previstos na lei, mediante acordo de cedência de interesse público.

#### Base LIX

##### Extinção por acordo

O Concedente e a Concessionária podem, a qualquer momento, acordar na extinção total ou parcial da Concessão, definindo os seus efeitos.

#### Base LX

##### Reversão

1 — Extinguindo-se a Concessão por qualquer motivo revertem para o Concedente todos os bens e os direitos afectos à Concessão, sejam ou não propriedade da Con-

cessionária, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em perfeitas condições de funcionamento, de conservação e de segurança, sem prejuízo do normal desgaste inerente à sua utilização, e livres de quaisquer ónus e encargos, não sendo legítimo invocar, com qualquer fundamento, o direito de retenção.

2 — Caso a reversão dos bens não ocorra tal como previsto no número anterior, a Concessionária deve indemnizar o Concedente nos termos legais.

3 — Para efeito da reversão, o Concedente realiza uma vistoria na qual participa um representante da Concessionária para aferir do estado de conservação e de manutenção dos bens revertidos e da qual é lavrado auto.

4 — Com a reversão o Concedente paga à Concessionária uma indemnização correspondente ao valor líquido contabilístico, descontados os subsídios, dos bens por esta criados, construídos, adquiridos ou instalados no cumprimento do contrato de concessão e, que à data da reversão, se encontrem afectos à Concessão, incluindo a base de activos não regulados, deduzido do montante das penalidades aplicadas à Concessionária por incumprimento dos níveis de serviço estabelecidos no Contrato de Concessão, nos dois últimos anos de vigência da Concessão.

5 — O disposto no número anterior não é aplicável caso o motivo que dá origem à extinção da Concessão seja imputável à Concessionária.

6 — O valor líquido contabilístico dos bens é o que resultar da aplicação das regras e das taxas de amortização previstas no Contrato de Concessão e da dedução do saldo dos subsídios atribuídos.

7 — Não se verificando a prorrogação da Concessão nos termos do n.º 2 da base VIII ou não sendo a mesma admissível nos termos do Contrato de Concessão, o Concedente pode adoptar as providências que julgar convenientes para assegurar a continuação do serviço no termo da Concessão ou as medidas necessárias para efectuar a transferência progressiva da actividade objecto da Concessão para uma nova concessionária

#### Base LXI

##### **Caducidade**

O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes, sem prejuízo das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.

### CAPÍTULO XV

#### **Resolução de diferendos**

##### Base LXII

##### **Resolução de diferendos**

1 — Caso surja qualquer diferendo relacionado com a interpretação, a integração ou a execução do Contrato de Concessão, ou com a sua validade e eficácia, ou de qualquer das suas disposições, o Concedente e a Concessionária devem, em primeiro lugar, tentar chegar a um acordo conciliatório.

2 — Se se frustrarem as diligências para o acordo conciliatório, o Concedente ou a Concessionária submetem o diferendo a um tribunal arbitral.

#### Base LXIII

##### **Tribunal Arbitral**

1 — O Tribunal Arbitral é composto por três membros, um nomeado por cada uma das Partes e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as Partes tiverem nomeado.

2 — A Parte que decida submeter o diferendo ao Tribunal Arbitral deve apresentar os seus fundamentos de facto e de direito e a designação do seu árbitro à outra Parte através de carta registada com aviso de recepção, e esta, no prazo de 30 dias, designa o seu árbitro e deduz a sua defesa.

3 — Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro no prazo de 20 dias a contar da designação do árbitro nomeado pela Parte reclamada, sendo esta designação efectuada de acordo com as regras aplicáveis do Regulamento do Tribunal Arbitral do Centro de Arbitragem da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa/Associação Comercial de Lisboa, caso a mesma não ocorra dentro deste prazo.

4 — O Tribunal Arbitral considera-se constituído na data em que a aceitação do terceiro árbitro seja comunicada às Partes.

5 — O Tribunal Arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

6 — As decisões do Tribunal Arbitral, que devem ser proferidas no prazo máximo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal, configuram a decisão final relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas Partes.

7 — A arbitragem deve decorrer em Portugal, é processada em língua portuguesa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas na presente base, aplicando-se supletivamente o Regulamento do Tribunal Arbitral do Centro de Arbitragem da Câmara de Comércio e Indústria Portuguesa/Associação Comercial de Lisboa, em tudo o que não for contrário ao Contrato de Concessão.

8 — A submissão de qualquer questão a conciliação ou a arbitragem não exonera a Concessionária do pontual e atempado cumprimento das disposições do Contrato de Concessão e das determinações do Concedente que no seu âmbito lhe sejam comunicadas, incluindo as emitidas após a data daquela submissão, nem permite qualquer interrupção do desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, que devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão, sem prejuízo do disposto no número seguinte, até que uma decisão final seja obtida relativamente à matéria em causa.

9 — Sempre que a matéria em causa em determinada questão submetida a conciliação e a arbitragem se relacione, directa ou indirectamente, com actividades integradas na Concessão que tenham sido subcontratadas pela Concessionária nos termos admitidos no Contrato de Concessão, pode qualquer uma das Partes requerer a intervenção da entidade subcontratada na lide, em conjunto com a Concessionária.

10 — A Concessionária obriga-se a dar imediato conhecimento ao Concedente da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com entidades subcontratadas e a prestar-lhe toda a informação relativa à evolução dos mesmos.

**CAPÍTULO XVI**  
**Disposições finais**

**Base LXIV**

**Invalidez parcial do Contrato de Concessão**

A eventual nulidade, anulabilidade ou ineficácia de qualquer das cláusulas do Contrato de Concessão, não implica só por si a sua invalidade total, devendo o Concedente e a Concessionária, se tal se verificar, procurar por acordo modificar ou substituir as cláusulas inválidas ou ineficazes por outras, o mais rapidamente possível e por forma a salvaguardar a plena validade, eficácia e equilíbrio económico-financeiro do Contrato de Concessão, de acordo com o espírito, as finalidades e as exigências daquele.

**Base LXV**

**Substituição de acordos anteriores**

1 — Sem prejuízo do disposto sobre a interpretação e integração do Contrato de Concessão, este substitui integralmente todos e quaisquer anteriores acordos, verbais ou escritos, celebrados entre o Concedente e a Concessionária, relativos ao seu objecto.

2 — Não podem ser invocados, nem têm qualquer validade ou eficácia, quaisquer documentos ou acordos que não sejam considerados pelo clausulado do Contrato de Concessão como fazendo parte integrante do mesmo, salvo como eventual elemento de interpretação ou de integração.

**Base LXVI**

**Exercício de direitos**

Sem prejuízo do disposto na base LXII quanto à resolução de diferendos, o não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista ao Concedente ou à Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão não importa a renúncia a esse direito e não impede o seu exercício posterior nem constitui moratória ou novação da respectiva obrigação.

**Base LXVII**

**Prazos e a sua contagem**

Os prazos fixados no Contrato de Concessão contam-se em dias ou em meses seguidos de calendário.

**Base LXVIII**

**Entrada em vigor do Contrato de Concessão**

O Contrato de Concessão entra em vigor na data da sua assinatura.

**Portaria n.º 200/2010**

**de 14 de Abril**

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançado em circulação, um inteiro postal comemorativo do Centenário da República — Manuel de Arriaga, Primeiro Presidente — 1911-1915:

*Design:* Atelier Acácio Santos/Elizabeth Fonseca;  
*Dimensão:* 150 mm × 105 mm;

Taxa: taxa paga (válido para o 1.º escalão do serviço normal nacional);

1.º dia de circulação: 17 de Março de 2010;

Tiragem: 20 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 30 de Março de 2010.

**Portaria n.º 201/2010**

**de 14 de Abril**

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão base de selos auto-adesivos de tiragem ilimitada alusiva aos transportes públicos urbanos (4.º grupo), com as seguintes características:

*Design:* Atelier Acácio Santos/Hélder Soares;

Fotos: Arnaldo de Sousa/Arquivo Fotográfico do Metropolitan de Lisboa, Arquivo Carris, Luís Miguel Correia;

Dimensão: 25 mm × 30 mm;

Impressor: Walsall;

1.º dia de circulação: 24 de Março de 2010;

Taxas e motivos:

N 20 g (correio nacional normal) — 1995, eléctrico articulado, estacionado na *raquette* de Algés;

A 20 g (correio azul nacional) — 1996, comboio ML79 no cais da estação das Laranjeiras;

E 20 g (correio normal Europa) — 2007, cacilheiro *Campolide* atravessando o rio Tejo de Cacilhas para Lisboa.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 30 de Março de 2010.

**Portaria n.º 202/2010**

**de 14 de Abril**

Manda o Governo, pelo Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, ao abrigo das disposições do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 360/85, de 3 de Setembro, que seja lançada em circulação, cumulativamente com as que estão em vigor, uma emissão de selos alusiva ao tema «Bicentenário do Nascimento de Chopin e de Schumann» com as seguintes características:

*Design:* José Brandão/Elizabeth Rolo;

Dimensão: 40 mm × 30,6 mm;

Picotado: 13 × Cruz de Cristo;

Impressor: Cartor;

1.º dia de circulação: 1 de Março de 2010;

Taxas, motivos e quantidades:

€ 0,68 — Bicentenário do Nascimento de Chopin — 230 000;

€ 0,68 — Bicentenário do Nascimento de Schumann — 230 000;

Dois blocos com um selo € 2 cada — 2 x 60 000.

O Secretário de Estado Adjunto, das Obras Públicas e das Comunicações, *Paulo Jorge Oliveira Ribeiro de Campos*, em 30 de Março de 2010.