

2. En caso necesario, el instituto asegurador que recibe la solicitud podrá requerir de su similar del otro Estado, por intermedio de los organismos de enlace, los antecedentes y documentos médicos del interesado.

3. Para calificar y determinar el estado y grado de invalidez del interesado, el instituto asegurador de cada Estado tendrá en cuenta los informes médicos producidos por el instituto asegurador del otro Estado, sin perjuicio de la facultad de designar una autoridad médica con el objeto de examinar al interesado.

4. La prestación por invalidez estará a cargo del instituto asegurador del Estado en el que se produjo la incapacidad. Si la cuantía de la prestación debiera determinarse en función del período de servicio y/o de seguros cumplidos en el otro Estado, los haberes se determinarán a prorrata en la proporción que corresponda según la totalización de los períodos cumplidos en el país respectivo. En ningún caso podrán concederse prestaciones independientes, por la misma incapacidad, en uno y otro Estado.

5. Los gastos en concepto de exámenes médicos y los que se efectúen a fin de determinar la capacidad de trabajo o de ganancia, así como los gastos de traslado y viáticos y todo otro gasto inherente, serán solventados por el instituto asegurador encargado de los exámenes, y reembolsados por el instituto asegurador que los solicitó. El reembolso se efectuará con arreglo a las tarifas y a las normas aplicadas por el instituto asegurador que practicó los exámenes, debiéndose para ello presentar una nota con el detalle de los gastos realizados. Sin embargo, no habrá lugar a reembolso si los exámenes de que se trata hubieren debido realizarse necesariamente por el instituto asegurador que los haya practicado.

6. A los efectos de los reembolsos previstos en el punto anterior, las autoridades competentes podrán establecer modalidades de compensación y transferencia de saldos.

ARTICULO 11.º

1. Los organismos de enlace de cada Estado deberán comprobar la veracidad de los hechos y la autenticidad de los documentos que presente el interesado, dejando constancia de ello en los formularios que corresponda.

2. Los institutos aseguradores de cada Estado contratante tendrán por acreditados los hechos o actos cuya veracidad o autenticidad hubiera sido comprobada por el organismo de enlace del país en que se cumplieron o realizaron.

ARTICULO 12.º

Las disposiciones del artículo 28.º del Convenio no modifican las normas sobre prescripción o caducidad vigentes en cada uno de los Estados contratantes.

ARTICULO 13.º

1. Para la aplicación de las disposiciones del Convenio serán utilizados los formularios establecidos o que se establezcan.

2. Si los solicitantes o beneficiarios de prestaciones no acompañaren a la solicitud la documentación y certificación necesarias, o éstas fueran incompletas, el organismo de enlace que reciba la solicitud podrá dirigirse al del otro Estado recabando la documentación o certificación faltante.

3. Las autoridades competentes de ambos Estados contratantes establecerán de común acuerdo las ulteriores normas necesarias para la aplicación del Convenio.

ARTICULO 14.º

Las autoridades competentes constituirán una comisión mista, compuesta por tres funcionarios por cada Estado contratante, que tendrá los siguientes cometidos:

a) Asesorar a las autoridades competentes cuando éstas lo requieran o por propia iniciativa, sobre la aplicación del Convenio, del presente Acuerdo Administrativo y de los demás instrumentos adicionales que pudieran suscribirse;

b) Acordar los procedimientos administrativos y formularios que estimaren más adecuados para la mayor eficacia, simplificación y rapidez de los trámites, pudiendo a tal efecto modificar los que se instituyen por el presente Acuerdo Administrativo;

c) Toda otra función, atinente a la interpretación y aplicación del Convenio y del presente Acuerdo Administrativo, que de común acuerdo resuelvan asignarle las autoridades competentes.

ARTICULO 15.º

En virtud de lo dispuesto en el inciso 2 del artículo 31.º del Convenio, las normas del mismo y del presente Acuerdo rigen desde el día 27 de octubre de 1967.

Hecho en la ciudad de Buenos Aires, el 28 de diciembre de 1971 y redactado en cuatro originales, dos en idioma portugués y dos en idioma español, cuyos textos hacen igualmente fe.

Por la República Portuguesa:

João Marçal de Almeida, embajador extraordinario y plenipotenciario.

Por la República Argentina:

Francisco Guillermo Manrique, Ministro de Bienestar Social.

MINISTÉRIO DAS COMUNICAÇÕES

Administração dos Portos do Douro e Leixões

Decreto-Lei n.º 67/72

de 2 de Março

1. Presentemente estão a exercer o tráfego nos portos do Douro e Leixões sessenta e oito agentes regularmente inscritos, que actuam como intermediários entre os seus clientes importadores ou exportadores e a administração portuária no desempenho das funções que lhes estão cometidas pelo Regulamento dos Agentes de Tráfego de Mercadorias dos Portos do Douro e Leixões, entre as quais se salientam as requisições de aparelhos e serviços e o recrutamento do pessoal necessário à execução das operações de tráfego.

A classe dos agentes de tráfego encontra-se corporativamente organizada e todos os agentes inscritos na Administração dos Portos do Douro e Leixões (A. P. D. L.) são também, hoje em dia, associados do Grémio dos Agentes de Tráfego, criado em 1958 em substituição do Grémio dos Proprietários de Barcas, Fragatas e Rebocadores, que já desde 1934 vinha aglutinando as entidades tradicionalmente ligadas ao tráfego no porto do Douro.

Ao regulamentar a actividade do tráfego em 1952, a A. P. D. L. apoiou-se fundamentalmente na organização

corporativa já existente nesse sector e limitou-se a impor alguns condicionamentos para assegurar a defesa do interesse geral ou especificamente portuário.

2. Pela Portaria n.º 24 370, de 11 de Outubro de 1969, determinou o Governo que fossem criados armazéns gerais francos nos cais de Gaia e de Leixões.

Entre os vastos e complexos problemas que decorrem da transição do regime actual de cais livre para um regime de entreposto figurava o da escolha dos moldes em que o tráfego iria ser exercido dentro deste último e da entidade a quem essa actividade deveria ser confiada.

Como ponto de partida para qualquer opção sobre as várias possibilidades de resolver o problema posto, logo se considerou evidente e indiscutível que o sistema vigente da pluralidade dos agentes de tráfego não poderia manter-se em regime de entreposto, pois, passando a A. P. D. L. a ocupar a posição de única responsável perante a Alfândega e os importadores ou exportadores por todas as mercadorias entradas, seria impraticável confiar o tráfego a um tão elevado número de agentes, renunciando, assim, ao *contrôle* das operações e à possibilidade de exercer uma fiscalização eficaz.

3. Considerou-se ainda a hipótese de confiar a um número muito restrito de entidades a actividade do tráfego em causa. Mas também aqui se levantariam dificuldades de execução de difícil solução e que vão do processo de selecção dessas entidades até à coordenação das suas actividades no âmbito das especiais responsabilidades que o regime de entreposto acarreta para a administração portuária.

4. Por outro lado, abrangendo o entreposto o principal cais do porto do Douro e uma vasta área de Leixões, julgou-se preferível encarar uma solução unitária para o exercício do tráfego em todo o conjunto portuário — cais livres e entrepostos —, evitando-se a coexistência inconveniente de dois sistemas distintos. Aliás, a restrição da área reservada a cais livre implicaria sempre para os agentes inscritos a perda de um apreciável volume de tráfego e, consequentemente, um acentuado decréscimo do interesse económico da actividade.

5. Com a atribuição a um concessionário único do exercício do tráfego obter-se-á a máxima racionalização desta actividade produtiva, com economias na mobilização dos factores mão-de-obra e equipamento.

Este facto terá imediatos reflexos nos preços dos serviços prestados, pois se prevêem, de uma forma geral, diminuições das taxas actualmente praticadas.

Per outro lado, a tutela da administração portuária sobre as taxas a praticar garantirá os utilizadores contra os riscos inerentes ao exercício de uma actividade em regime de exclusivo que, de resto, só se garante na medida em que a concessionária execute o serviço concedido em boas condições de produtividade e eficiência.

6. Perante a manifesta inviabilidade de, no regime de entreposto, subsistir a dispersão do tráfego pelos sessenta e oito agentes inscritos, poderia pensar-se em abrir desde já concurso público para o exercício do tráfego. Preferiu-se, porém, tentar congregá-los numa única entidade de tipo empresarial por forma a aproveitar toda uma estrutura criada à volta do tráfego e a preservar, na medida do possível, os interesses vitais de uma classe intimamente ligada até à data ao desempenho de uma importante função portuária.

Nestes termos:

Usando da faculdade conferida pela 1.ª parte do n.º 2.º do artigo 109.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º — 1. Fica a Administração dos Portos do Douro e Leixões (A. P. D. L.) autorizada a contratar a concessão do exercício do tráfego portuário nos entrepostos e cais livres sob sua jurisdição com uma sociedade comercial constituída exclusivamente por todos os agentes de tráfego inscritos na A. P. D. L. e que da mesma sociedade desejem fazer parte.

2. Será homologado pelo conselho de administração da A. P. D. L. o pacto social da sociedade.

Art. 2.º — 1. A concessão será outorgada em conformidade com as bases anexas ao presente decreto-lei, que dele fazem parte integrante e baixam assinadas pelo Ministro das Comunicações.

2. O contrato poderá ser celebrado logo que a respectiva minuta tenha sido aprovada pelo Ministro das Comunicações.

Art. 3.º — 1. Se o contrato não se celebrar dentro do prazo de noventa dias a contar da publicação do presente diploma, fica desde já a A. P. D. L. autorizada a abrir concurso público para a concessão, em regime de exclusivo, do exercício do tráfego portuário nos entrepostos e cais livres sob sua jurisdição.

2. O prazo referido no número anterior poderá ser prorrogado, por uma só vez, por despacho do Ministro das Comunicações.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros. — *Marcello Cactano — Rui Alves da Silva Sanches.*

Promulgado em 23 de Fevereiro de 1972.

Publique-se.

O Presidente da República, AMÉRICO DEUS RODRIGUES THOMAZ.

Para ser presente à Assembleia Nacional.

Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 67/72

CAPÍTULO I

Objecto, fins e regime da concessão

BASE I

(Objecto e fins)

1. A Administração dos Portos do Douro e Leixões, adiante designada por A. P. D. L., concederá à sociedade referida no artigo 1.º do decreto-lei a que estas bases estão anexas, adiante designada por concessionária, a execução do tráfego de mercadorias desembarcadas ou embarcadas nos cais livres e entrepostos da A. P. D. L., com as excepções a que se referem os n.ºs 3 e 4 seguintes.

2. Entende-se por tráfego o conjunto de operações de recepção ou entrega de mercadorias, todos os serviços inerentes de apartação à borda e em terra, arrumação no cais ou armazém e tudo quanto respeite ao seu manuseamento durante a permanência nos recintos portuários, seja qual for o regime aduaneiro dessas mercadorias, desde ou até ao pau de carga dos navios ou guindastes, conforme se trate de mercadorias descarregadas ou a carregar.

3. Fica desde já exceptuado do objecto da concessão o exercício do tráfego relativo a cargas «unitárias», tais como as que resultam da movimentação de mercadorias pelo sistema de contentores, *roll-on/roll-off* e tabuleiros (*palletes*).

4. Para além das excepções consideradas no número anterior poderá a A. P. D. L. retirar da concessão tráfegos cuja execução nas áreas portuárias venha a ser consideravelmente alterada em consequência da inovação dos equipamentos ou da modificação dos métodos de trabalho portuário.

BASE II

(Regime)

1. A concessão será dada em regime de exclusivo para a execução das operações de tráfego consignadas no contrato, tanto nos entrepostos como nos cais livres sob jurisdição da A. P. D. L., já existentes ou a criar.

2. O exclusivo é contrapartida da obrigação de a concessionária satisfazer em boas condições de produtividade e eficiência o serviço concedido e só nessa medida se garante.

CAPÍTULO II

Duração da concessão

BASE III

(Prazo da concessão)

1. O prazo da concessão é de dez anos, considerando-se tacitamente prorrogado por períodos sucessivos de dois anos enquanto qualquer das partes não a denunciar com a antecedência não inferior a cento e oitenta dias do seu termo ou do termo de qualquer das prorrogações.

2. O prazo da concessão conta-se a partir da data que for fixada no contrato.

CAPÍTULO III

Exploração e fiscalização

BASE IV

(Exploração do serviço)

1. Na execução do serviço, além da obediência a todas as normas de segurança, deverá a concessionária ter em vista o melhor rendimento do tráfego no duplo aspecto de rapidez e economia, com total observância dos regulamentos vigentes.

2. O contrato incluirá a especificação dos actos e operações que incumbem à concessionária e as disposições reguladoras do recrutamento de pessoal e utilização de equipamento portuário, de acordo com as leis e regulamentos em vigor.

2. As taxas aplicáveis aos serviços de tráfego e acessórios serão fixadas pela A. P. D. L., precedendo audiência da concessionária e constarão de anexos ao contrato, agrupadas em função do tipo de operações que incidem e da natureza das mercadorias.

4. O produto da cobrança das taxas de tráfego e de serviços acessórios a efectuar pela concessionária será repartido entre esta e a A. P. D. L. na base das percentagens e nas condições a estipular no contrato.

5. Pela utilização, no exercício do tráfego, dos aparelhos, equipamentos e serviços da A. P. D. L., a concessionária pagará as taxas estabelecidas no Regulamento de Tarifas.

BASE V

(Fiscalização)

1. A actividade exercida nos cais livres e entrepostos será fiscalizada pelos funcionários competentes da A. P. D. L., cujas instruções e intimações a concessionária deverá acatar.

2. O exercício desta fiscalização não dispensa a concessionária de se subordinar à polícia ou fiscalização de outras entidades com jurisdição no local ou sobre as mercadorias.

CAPÍTULO IV

Suspensão excepcional do regime da concessão

BASE VI

(Caso de guerra ou emergência grave)

1. Em caso de guerra ou de emergência grave como tal definida pelo Governo, poderá a A. P. D. L. gerir e explorar o serviço concedido nas condições estabelecidas pelas leis de mobilização.

2. Durante o período em que a A. P. D. L. exercer este direito suspende-se o prazo da concessão, ficando a concessionária exonerada do cumprimento das suas obrigações.

CAPÍTULO V

Obrigações especiais da A. P. D. L.

BASE VII

1. A A. P. D. L. obriga-se a fornecer, na medida das suas possibilidades, os aparelhos, equipamentos e serviços necessários ao bom desempenho das operações a cargo da concessionária.

2. Será obrigação da A. P. D. L. a cobrança das taxas de tráfego a que se refere o n.º 3 da base IV.

CAPÍTULO VI

Obrigações especiais da concessionária

BASE VIII

(Deliberações a homologar)

1. Carecem de homologação da A. P. D. L. quaisquer deliberações da concessionária que tenham por fim:

- a) A alteração do objecto da sociedade;
- b) A transformação, fusão ou dissolução da sociedade;
- c) O aumento, integração ou redução do capital social;
- d) A emissão de obrigações;
- e) O traspasso, a subconcessão ou a cedência por qualquer título da exploração do serviço a terceiros;
- f) A alienação ou oneração por qualquer forma dos direitos emergentes da concessão ou dos bens utilizados para o exercício da respectiva actividade;
- g) A cessação temporária ou definitiva, total ou parcial, do serviço.

2. Considerar-se-ão homologadas todas as deliberações sobre as quais a A. P. D. L. se não pronuncie no prazo de trinta dias, a contar da data em que delas lhe haja sido dado conhecimento.

BASE IX

(Responsabilidade para com terceiros)

A concessionária é responsável pelos prejuízos e danos causados a terceiros no exercício da concessão.

BASE X

(Vistorias)

Constituirão encargo da concessionária todas as despesas com vistorias, nomeadamente as que resultarem de reclamações de terceiro, que a A. P. D. L. repute justificadas.

BASE XI

(Caução)

1. Para garantia de cumprimento das obrigações emergentes da concessão, a concessionária depositará à ordem da A. P. D. L. na Caixa Geral de Depósitos, Crédito e Previdência a caução de 1 milhão de escudos.

2. A caução poderá também ser prestada por garantia bancária de igual valor.

3. A caução responde pelas multas que pela concedente forem aplicadas à concessionária, não sendo lícito qualquer oposição aos respectivos levantamentos pela entidade caucionante ou por aquela onde estiver feito o depósito.

4. A concessionária fica obrigada a reconstituir a caução no prazo de trinta dias, a contar da notificação que, para esse efeito, lhe for dirigida pela A. P. D. L.

BASE XII

(Sanções)

1. A falta de cumprimento das obrigações assumidas pela concessionária, quando não determine a aplicação de sanção mais grave, será punida com multa de 1000\$ a 100 000\$, segundo a gravidade da infracção e mediante deliberação do conselho de administração da A. P. D. L.

2. Se as multas não forem pagas voluntariamente nos trinta dias seguintes à notificação, serão os seus montantes levantados da caução prevista na base XI.

3. O pagamento das multas não isentará a concessionária da responsabilidade civil em que incorrer.

BASE XIII

(Diferenda)

1. Serão imediatamente executórias as decisões e intimações da A. P. D. L., bem como as sanções por ela aplicadas na execução do contrato, ficando assegurada à concessionária, de harmonia com a lei geral, a impugnação contenciosa da legalidade dos respectivos actos.

2. A A. P. D. L. e a concessionária poderão acordar em submeter a um tribunal arbitral as divergências surgidas entre ambas quanto à interpretação do contrato.

3. O tribunal funcionará no Porto e será constituído por três árbitros, um dos quais nomeado pela A. P. D. L., outro pela concessionária e o terceiro por acordo entre ambas ou, na falta deste, nos termos do Código de Processo Civil.

CAPÍTULO VII

Rescisão da concessão

BASE XIV

1. Em qualquer altura da sua vigência poderá a A. P. D. L. rescindir a concessão quando ocorra qualquer dos seguintes factos:

- a) Desvio do fim da concessão definido na base I;
- b) Inobservância das bases VIII e XI;
- c) Oposição repetida ao exercício da fiscalização e reiterada desobediência às legítimas determinações da A. P. D. L. sobre a organização e funcionamento do serviço ou o sistemático incumprimento das obrigações impostas pelas cláusulas contratuais e pelos regulamentos de exploração, quando se mostrem ineficazes as sanções previstas e aplicadas;
- d) Falência da concessionária;
- e) Violação grave da lei ou de qualquer das cláusulas do contrato havidas por essenciais para a eficiente execução do serviço.

2. Exceptuam-se os casos em que a inobservância das obrigações da concessionária seja devida a caso fortuito ou de força maior.

3. Em caso algum a rescisão poderá ser declarada sem prévia audiência da concessionária; quando os factos determinantes forem meramente culposos ou susceptíveis de correcção, não haverá lugar a rescisão sem que a concessionária tenha sido avisada para, em determinado prazo, cumprir integralmente as obrigações em falta, sob pena de incorrer naquela sanção.

4. A rescisão será declarada por simples deliberação do conselho de administração da A. P. D. L. e produzirá efeitos imediatos sem dependência de qualquer outra formalidade, logo que for notificada por escrito à concessionária.

5. A rescisão implicará a perda a favor da A. P. D. L. da caução a que se refere a base XI e será imposta sem prejuízo da responsabilidade civil em que incorrer a concessionária e das sanções previstas na lei ou no contrato.

O Ministro das Comunicações, *Rui Alves da Silva Sanchez*.