

## MINISTÉRIO DO MAR

### Decreto-Lei n.º 287/84

de 23 de Agosto

A evolução do tráfego internacional de carga marítima acondicionada em contentores tem continuado a sofrer acelerada evolução nos últimos anos, que se manifesta quer nas percentagens crescentes de carga geral transportada sob essa forma quer na evolução tecnológica dos navios e dos terminais portuários que lhes prestam serviço. Estes dois aspectos da tendência em curso vêm-se manifestando com clareza no porto de Lisboa. Com efeito, foi sobretudo a subida da taxa de contentorização da carga geral que fez aumentar o movimento de contentores de 72 411 TEU em 1979, para 120 091 TEU em 1983 e, por outro lado, acentua-se o transporte de contentores em navios de grande porte cujo calado lhes não permite acostar ao terminal de contentores de Santa Apolónia. Estes navios estão sendo atendidos em Alcântara, no novo cais avançado, onde todavia não existe um terminal especializado, operando por isso apenas com os seus meios próprios ou recorrendo a equipamento portuário convencional.

Estas razões bastariam para que se tivesse encarado e estudado a oportunidade de dotar o porto de Lisboa com um novo terminal de contentores que substituisse o existente (a localizar eventualmente na Trafaria), susceptível de acompanhar a evolução tecnológica internacional. Todavia, em face do investimento feito e ainda não completamente amortizado no primeiro terminal (Santa Apolónia) e da capacidade de que ele ainda dispõe para atender o tráfego nacional, cujo crescimento tem sido, aliás, bastante lento, considerou-se prematura a sua desactivação.

Por isso se concebeu um segundo terminal, com a dupla vocação de permitir o funcionamento, em condições técnicas adequadas, dos grandes navios porta-contentores que já escalam Alcântara com carga contentorizada de e para o País, e de completar os investimentos já realizados, de modo a constituir uma oferta de instalações e de serviços internacionalmente competitivos, na sua qualidade e custo, para a realização de operações de trânsito internacional. Assim se espera rentabilizar o importante investimento realizado com o avanço do cais e a ampliação de terra-pletos naquela zona do porto.

A prossecução destes objectivos, conjugada com uma aposta nas potencialidades de desenvolvimento do porto de Lisboa no plano internacional, tirando partido da sua situação geográfica, torna essencial que a exploração do novo terminal venha a ser feita em moldes de grande flexibilidade e dinamismo, quer na organização e gestão dos serviços e dos meios, quer na agressividade comercial que terá de demonstrar. Por isto se optou pela figura de concessão de serviço público para a exploração do novo terminal a atribuir a uma entidade privada nacional susceptível de operar nas melhores condições quanto a retribuição e garantia de um correcto desempenho. A escolha desta entidade foi precedida de concurso público internacional oportunamente aberto, cujos trâmites correram pela Administração-Geral do Porto de Lisboa.

Nestes termos:

O Governo decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 201.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º — 1 — Fica a Administração-Geral do Porto de Lisboa autorizada a contratar com uma empresa privada nacional, após concurso público, a concessão do direito de exploração em regime de serviço público de um terminal de contentores nas instalações portuárias de Alcântara Sul.

2 — A empresa referida no número anterior obedecerá na sua constituição ao disposto na Lei n.º 1994, de 13 de Abril de 1983, e os artigos 21.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 46 312, de 28 de Abril de 1965.

Art. 2.º A concessão será outorgada em conformidade com as bases anexas ao presente decreto-lei, que dele fazem parte integrante, após homologação em Conselho de Ministros.

Art. 3.º O equipamento semifixo necessário à actividade portuária da concessionária, nomeadamente os pórticos e gruas de cais e de parque, será considerado como integrando o ciclo produtivo, para os efeitos consignados na verba 23 da lista 1 do Decreto-Lei n.º 47 066, de 1 de Julho de 1966.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 7 de Agosto de 1984. — *Carlos Alberto da Mota Pinto* — *Carlos Montez Melancia*.

Promulgado em 14 de Agosto de 1984.

Publique-se.

O Presidente da República, ANTÓNIO RAMALHO EANES.

Referendado em 17 de Agosto de 1984.

O Primeiro-Ministro, *Mário Soares*.

### Bases anexas ao Decreto-Lei n.º 287/84

#### CAPÍTULO I

#### Objecto e fins da concessão

##### Base 1

##### (Âmbito da concessão)

1 — A Administração-Geral do Porto de Lisboa, adiante designada por AGPL, concederá à empresa referida no decreto-lei a que estas bases estão anexas, adiante designada por concessionária, o direito de explorar em regime de serviço público um terminal portuário de contentores, compreendendo nomeadamente:

- a) A acostagem de navios transportando contentores que, pelo seu calado, não possam acostar ao cais do terminal de Santa Apolónia e de todos aqueles que transportem contentores em trânsito (*transshipment*) internacional;
- b) A movimentação de contentores de e para os navios referidos na alínea anterior;
- c) As operações de tráfego, estacionamento e expedição de contentores;
- d) As operações respeitantes a mercadorias transportadas nos contentores (consolidação, desconsolidação, conferência, etc.), bem como as diligências necessárias ao seu desembaraço junto das entidades competentes;
- e) As operações respeitantes a mercadorias não contentorizadas transportadas nos navios referidos na alínea a);

- f) A movimentação de contentores de e para navios que, embora pudessem acostar ao cais do terminal de Santa Apolónia, a AGPL considere, por razões de interesse portuário, deverem ali acostar;
- g) A prestação de serviços complementares das operações indicadas nas alíneas anteriores.

2 — As operações referidas no número anterior serão realizadas pela concessionária com a maior segurança, eficiência e economia, segundo técnicas actualizadas, por forma a garantir serviços de qualidade com o nível dos praticados em terminais idênticos estrangeiros, com os quais se pretende venha a competir.

3 — O regime de exploração do terminal objecto da concessão, compreendendo as operações referidas no n.º 1, é o indicado na base v.

4 — As normas a observar na execução do serviço objecto da concessão constarão de regulamento a apresentar pela concessionária à AGPL, nos termos da base vi.

5 — Para que as operações indicadas no n.º 1 sejam realizadas nas condições referidas no n.º 2, constitui obrigação da concessionária manter em permanente estado de bom funcionamento, conservação e segurança as instalações e os equipamentos do terminal, os quais serão substituídos, sem direito a indemnização, quando se destruírem ou mostrarem inadequados para o fim a que se destinem, por desgaste físico, avaria, deterioração ou obsolescência.

6 — Para os fins referidos no número anterior, a concessionária constituirá um fundo de renovação, em termos a aprovar pela AGPL.

7 — A obrigação referida no n.º 5 não abrange a conservação dos fundos junto ao cais, bem como a conservação deste, que constituem obrigações da AGPL.

#### Base II

##### (Instalações portuárias)

1 — As instalações portuárias referidas na base I, esquematicamente representadas e referenciadas no desenho anexo, são as seguintes:

- a) 620 m de cais acostável, com as seguintes características:
- 236 m com fundos a cerca de 13 m;
  - 213 m com fundos a cerca de 11 m;
  - 171 m com fundos a cerca de 10 m;
- b) Terraplenos com uma área de cerca de 77 000 m<sup>2</sup>, com possibilidade de ser ampliada com uma área de cerca de 47 000 m<sup>2</sup>;
- c) Edifício de 2 pisos (E), com uma área de perto de 2600 m<sup>2</sup> por piso, para instalações administrativas e de apoio oficial de manutenção de equipamento;
- d) Armazéns para consolidação e desconsolidação (C<sub>1</sub> e C<sub>2</sub>), com uma área total de cerca de 6000 m<sup>2</sup>, com possibilidade de ser aumentada com outros armazéns disponíveis (por exemplo C<sub>3</sub>);
- e) Vias férreas para operações de carga e descarga de contentores transportados em vagões.

2 — Para completar e melhorar as instalações referidas no número anterior por forma a ficarem em condições de ser utilizadas para terminal de contentores, a concessionária obriga-se a realizar as seguintes obras:

- a) Vedação de toda a área do terminal com materiais adequados e as características legalmente estabelecidas para o efeito;
- b) Adaptação dos armazéns, do edifício para escritórios e das oficinas, em conformidade com as necessidades do terminal e o interesse da concessionária;
- c) Demolição do edifício C de apoio aos antigos guindastes, se for do interesse da concessionária.

3 — A concessionária obriga-se ainda a construir, no período de 1985 a 1987, o revestimento final em betão betuminoso da área correspondente ao terrapleno do novo cais avançado, com uma área aproximada de 51 000 m<sup>2</sup>.

4 — A concessionária poderá ainda declarar que deseja também proceder à execução das fundações para assentamento do carril interior (lado terra) do caminho de rolamento das

gruas portuárias (*gantry-cranes*), a que se refere o n.º 3 da base IV.

5 — Os projectos de execução das obras referidas nos números anteriores carecem de prévia aprovação da AGPL.

#### Base III

##### (Plano geral do terminal)

1 — A concessionária apresentará um desenvolvimento da proposta de esquema de funcionamento do terminal (*lay-out*), que se propõe adoptar na sua exploração, instruído com as necessárias peças escritas e desenhadas.

2 — A concessionária apresentará um plano geral do terminal, contendo as instalações portuárias referidas na base anterior e quaisquer outras que considere indispensáveis, igualmente instruído com peças escritas e desenhadas que documentem as soluções técnicas previstas para as instalações a executar.

3 — Os documentos referidos no número anterior deverão ser submetidos à aprovação da AGPL no prazo de 60 dias a contar da data de assinatura do contrato.

#### Base IV

##### (Equipamento portuário)

1 — A concessionária obriga-se a dotar o terminal com o equipamento adequado e necessário à carga e descarga de navios e de contentores e à movimentação destes, designadamente o seguinte:

- a) Duas gruas portuárias (*gantry-cranes*) com características adequadas para o tipo de navios e de contentores a movimentar;
- b) Pórticos de parque de contentores (ou solução técnica equivalente) em número suficiente e com características adequadas ao esquema de utilização que for estabelecido para o parque;
- c) Empilhadores, tractores, plataformas, guindastes-automóveis e outro equipamento que considere necessário.

2 — A concessionária obriga-se a manter em permanente estado de bom funcionamento, conservação e segurança todo o equipamento do terminal e a substituir, sem direito a indemnização, todo o que se destruir ou mostrar inadequado para o fim a que se destina, por desgaste físico, avaria, deterioração ou obsolescência.

3 — A AGPL obriga-se, após a outorga do contrato, a executar as fundações para assentamento do carril interior (lado terra) do caminho de rolamento das gruas portuárias, em conformidade com as características respectivas, no caso de a concessionária não fazer a declaração a que se refere o n.º 4 da base II.

4 — A AGPL procederá à instalação de um sistema adequado de defensas.

5 — A aquisição pela concessionária do equipamento no estrangeiro fica condicionada à observância das disposições legais existentes aplicáveis aos serviços do Estado.

## CAPÍTULO II

### Exploração

#### Base v

##### (Regime de exploração)

1 — A exploração do terminal será feita em regime de serviço público a prestar a navios transportando contentores e a mercadorias neles também transportadas, sob responsabilidade da concessionária, de forma regular e contínua, no âmbito da concessão e em conformidade com o respectivo regulamento.

2 — A concessionária organizará os serviços do terminal por forma que do seu funcionamento não haja lugar a reclamações dos utentes, reservando-se a AGPL, tendo em vista a salvaguarda do interesse do público, o direito de intervir, sempre que o julgue conveniente, de modo a eliminar as causas que estiverem na base das reclamações.

3 — As instalações e o equipamento do terminal não poderão, sem autorização expressa da AGPL, ser utilizados para fins diferentes dos previstos na concessão.

4 — É da responsabilidade da concessionária a segurança das instalações e do equipamento que lhe estejam afectos, bem como de todo o pessoal afecto à concessão.

5 — É da responsabilidade da concessionária o custo dos consumos de água e de energia eléctrica efectuados no terminal.

6 — As instalações do terminal deverão manter-se em bom estado de conservação e limpeza.

7 — A concessionária obriga-se a fornecer à AGPL todos os elementos estatísticos por ela solicitados respeitantes aos navios que acostem ao cais do terminal, aos contentores movimentados e às mercadorias por eles transportadas, bem como outros que se revelem de interesse portuário.

8 — A concessionária obriga-se a cumprir todas as disposições previstas na lei para o exercício da actividade objecto da concessão.

9 — A concessionária é inteiramente responsável pelos prejuízos ou danos causados a terceiros no exercício da sua actividade.

10 — Constituirão encargo da concessionária todas as despesas com vistorias extraordinárias, nomeadamente as que resultem de reclamações de terceiros, que a AGPL considere justificadas.

#### Base VI

##### (Regulamento de exploração)

1 — As normas a observar na exploração do terminal constarão de regulamento a apresentar pela concessionária à AGPL e por esta aprovado.

2 — O regulamento de exploração deverá ser elaborado por forma a nele serem contidas as normas respeitantes à execução de todas as operações a efectuar no terminal.

3 — A AGPL, ouvida a concessionária ou a solicitação desta, poderá a todo o tempo alterar as normas estabelecidas no regulamento de exploração.

4 — Em anexo ao regulamento de exploração serão incluídas as taxas a que se refere a base seguinte, devidas à concessionária pela execução das operações e pela prestação de serviços realizados no âmbito da concessão.

#### Base VII

##### (Tarifário)

1 — As taxas devidas pela execução de operações e pela prestação de serviços no âmbito da concessão serão apresentadas pela concessionária à AGPL, para efeitos de aprovação.

2 — Os valores das taxas serão calculados para cada operação a realizar ou serviço a prestar, tendo em consideração todos os factores respeitantes à utilização de instalações, de equipamento e de pessoal.

3 — Os valores das taxas não poderão ser superiores aos estabelecidos nos termos do Decreto Regulamentar n.º 23/83, de 16 de Março.

4 — As taxas respeitantes aos movimentos de contentores em regime de trânsito internacional (*transshipment*) poderão ser propostas e aprovadas na moeda estrangeira mais aconselhável para esta actividade de exportação de serviços.

5 — Se o tarifário incluir taxa de acostagem, esta não poderá ser superior à estabelecida no Regulamento de Tarifas da AGPL.

6 — Em conformidade com o seu Regulamento de Tarifas, são devidas directamente à AGPL: pelos navios que acostem ao cais do terminal, a taxa de estacionamento no porto; pelas mercadorias movimentadas no terminal, a taxa de utilização do porto.

#### Base VIII

##### (Pessoal e regime de trabalho)

1 — O pessoal utilizado na exploração do terminal pertencerá aos quadros da concessionária ou será por ela recrutado sob sua responsabilidade.

2 — O pessoal utilizado na exploração do terminal deverá possuir habilitações e formação adequadas para a realização do serviço que lhe for cometido.

3 — O regime de trabalho a adoptar no terminal será o que melhor se adaptar ao seu movimento.

4 — O horário de trabalho do pessoal utilizado na exploração do terminal será o que for legalmente estabelecido.

5 — A concessionária dará conhecimento à AGPL do seu quadro de pessoal, do regime de trabalho adoptado no terminal e do horário de trabalho do pessoal.

6 — No recrutamento dos seus trabalhadores a concessionária dará preferência, em condições equivalentes de qualificação e experiência, a funcionários da AGPL que nele venham a manifestar interesse.

#### Base IX

##### (Fiscalização)

1 — As instalações do terminal e as actividades nele exercidas pela concessionária serão objecto de fiscalização pelos serviços da AGPL, cujas instruções e notificações terão de ser cumpridas.

2 — O acesso ao terminal dos funcionários da AGPL em serviço de fiscalização não poderá ser impedido ou dificultado sob qualquer pretexto, desde que eles se identifiquem.

3 — O exercício da referida fiscalização não dispensa a que por lei competir a qualquer outro serviço do Estado.

4 — A concessionária porá ao dispor da AGPL instalações adequadas para funcionamento do seu serviço de fiscalização.

### CAPÍTULO III

#### Obrigações especiais da concessionária

##### Base X

##### (Deliberações a homologar pela AGPL)

1 — Carecem de homologação da AGPL as deliberações que tenham por fim:

- A alteração do objecto social;
- A transformação, fusão ou dissolução da sociedade;
- A alteração da administração, direcção ou gerência da concessionária;
- A redução do capital social;
- O respasse, a subconcessão ou a cedência, por qualquer título ou prazo, da exploração do terminal a terceiros;
- A alienação ou oneração, por qualquer forma, dos direitos emergentes da concessão ou dos bens utilizados para o exercício da respectiva actividade.

2 — Estas deliberações ter-se-ão por aprovadas se a AGPL se não pronunciar no prazo de 30 dias a contar da data do registo de entrada na sua secretaria da respectiva documentação.

##### Base XI

##### (Taxas devidas à AGPL)

1 — Pela utilização das instalações portuárias postas à disposição da concessionária serão devidas por esta à AGPL as taxas a seguir indicadas:

- Pela utilização do muro-cais: 29 400\$ (em escudos), por metro de muro-cais e por ano, numa extensão de 620 m;
- Pela utilização da área de terraplano: 100\$ (em escudos), por metro quadrado e por ano, numa área de cerca de 77 000 m<sup>2</sup>;
- Pela utilização de edifícios: 200\$ (em escudos), por metro quadrado e por mês, numa área de cerca de 11 200 m<sup>2</sup>;
- Para amortização da obra de fundação para assentamento do carril interior do caminho de rolamento das gruas portuárias a que se refere o n.º 3 da base IV, se for caso disso: a taxa anual, em percentagem do respectivo custo, de 3 %.

2 — Serão também devidas à AGPL pela concessionária as seguintes taxas, em escudos, para cada uma das operações:

- Por cada movimento de entrada ou de saída de contentores cheios efectuado pelas gruas portuárias: 400\$;

- b) Por cada movimento de entrada ou de saída de contentores vazios efectuado pelas gruas portuárias: 200\$;
- c) Por cada movimento de entrada ou de saída de contentores em regime de trânsito marítimo internacional (*transhipment*) efectuado pelas gruas portuárias: 100\$.

3 — Quando a movimentação de contentores referida no número anterior não for efectuada pelas gruas portuárias, as taxas correspondentes terão uma redução de 25 %.

4 — No caso de movimentação de viaturas automóveis em navios do tipo «Ro-ro» ou «Con-ro», a taxa devida por cada entrada ou saída será idêntica à de um contentor cheio nas condições previstas no número anterior.

5 — As taxas constantes do n.º 1 beneficiam das seguintes reduções:

- a) De 75 % durante os 18 meses a seguir à data da assinatura do contrato;
- b) De 35 % durante os 12 meses seguintes ao período referido na alínea anterior.

6 — As taxas referidas na presente base serão pagas à AGPL trimestralmente e no mês que se seguir a cada trimestre.

7 — Pela mora no pagamento, além de outros efeitos legais, serão devidos à AGPL os juros respectivos.

8 — As taxas referidas na presente base estão sujeitas a revisão anual, que terá por base o índice de preços no consumidor para a cidade de Lisboa, excluindo a habitação.

#### CAPÍTULO IV

##### Duração da concessão

###### Base XII

##### (Prazo da concessão)

1 — O prazo da concessão será de 20 anos, a contar da data da entrada em exploração do terminal, a qual não poderá ir além de 18 meses após o visto do Tribunal de Contas no contrato.

2 — Decorrido o prazo da concessão, poderá a AGPL acordar com a concessionária o estabelecimento de um novo regime de exploração, mediante novo contrato, por um ou mais períodos de 5 anos.

###### Base XIII

##### (Termo da concessão)

1 — Finda a concessão, pelo decurso do prazo, pela rescisão ou pelo resgate, reverterão gratuitamente para a AGPL todas as instalações e equipamentos fixos que nessa data constituam o terminal e tenham sido custeados pela concessionária, os quais lhe serão entregues, sem dependência de qualquer formalidade e livres de qualquer ónus ou encargo, em estado de bom funcionamento, conservação e segurança, não podendo a concessionária reclamar indemnização alguma ou invocar, com qualquer fundamento, o direito de retenção.

2 — Sem prejuízo do disposto na base seguinte para o resgate, a concessionária terá direito a ser indemnizada do custo das obras, instalações e equipamentos fixos que construir ou montar no decurso do prazo da concessão, diminuído da amortização entretanto efectuada, desde que essas obras, instalações ou equipamento não estejam previstos no plano do terminal referido na base III e sejam destinados a melhorar o seu funcionamento e, ainda tenham sido previamente autorizados, caso a caso, pela AGPL, com aprovação do respectivo custo e período de amortização.

###### Base XIV

##### (Resgate da concessão)

1 — A AGPL poderá resgatar a concessão decorridos que sejam 10 anos a partir da data de início do respectivo prazo, mediante aviso feito à concessionária com 1 ano de antecedência.

2 — A AGPL assumirá, decorrido o período de 1 ano sobre o aviso de resgate, todos os deveres contraídos pela concessionária anteriormente à data desse aviso, incluídos os tomados com o pessoal para o efeito contratado, com vista a assegurar a exploração do terminal, ainda aqueles assumidos pela concessionária durante o período do aviso, desde que com eles tenha concordado.

3 — No caso de resgate, a concessionária terá direito a uma indemnização igual ao valor dos bens que na data do resgate constituam o terminal e tenham sido seu encargo, diminuídos de  $\frac{1}{20}$  por cada ano decorrido desde o início do prazo da concessão, sem prejuízo do disposto no n.º 2 da base XIII.

###### Base xv

##### (Rescisão da concessão)

1 — A AGPL poderá dar por finda a concessão mediante rescisão do contrato quando reconheça ter ocorrido qualquer dos factos seguintes:

- a) Desvio do objecto da concessão;
- b) Interrupção da exploração do terminal por facto imputável à concessionária;
- c) Oposição repetida ao exercício da fiscalização ou reiterada desobediência às legítimas determinações da AGPL ou ainda a sistemática inobservância do regulamento de exploração, quando se mostrem ineficazes as sanções previstas;
- d) Recusa em proceder devidamente à conservação e reparação das instalações e equipamentos do terminal;
- e) Cobrança dolosa de taxas com valor superior ao fixado nos termos da base VII;
- f) Repetição de actos graves de indisciplina do pessoal ou dos utentes por culpa grave da concessionária;
- g) Falência da concessionária, salvo se a AGPL autorizar que os credores assumam os direitos e encargos resultantes do contrato de concessão;
- h) Penhora, arresto, arrolamento ou qualquer outra forma de apreensão de bens que constituam o terminal;
- i) Violação grave da legislação aplicável à actividade objecto da concessão ou de qualquer das cláusulas do respectivo contrato.

2 — Não constituem causas de rescisão os factos ocorridos por motivos de força maior, e como tal reconhecidos na lei.

3 — A rescisão da concessão não será declarada quando as faltas cometidas forem meramente culposas ou susceptíveis de correcção, sem que a concessionária tenha sido avisada para, em prazo que for determinado, cumprir integralmente as suas obrigações, sob pena de, não o fazendo, incorrer nesta sanção.

4 — A rescisão da concessão resultará, em todos os casos, de deliberação do conselho de administração do porto de Lisboa, comunicada por escrito à concessionária, e produzirá imediatamente os seus efeitos, independentemente de qualquer outra formalidade.

5 — A rescisão da concessão implica a perda, a favor da AGPL, da caução a que se refere a base XVIII, sem prejuízo da responsabilidade civil em que incorrer a concessionária e das sanções previstas na lei ou no contrato.

#### CAPÍTULO V

##### Suspensão excepcional do regime de concessão

###### Base XVI

##### (Caso de guerra ou de emergência grave)

1 — Em caso de guerra ou de emergência grave a AGPL reserva-se o direito de gerir e explorar o terminal nas condições das leis aplicáveis.

2 — Durante o período em que a AGPL exercer esse direito suspende-se, em relação a todo o objecto da concessão, o prazo a que se refere a base XII.

## Base xvii

**(Sequestro)**

1— A AGPL poderá tomar conta da exploração do terminal quando se der ou estiver iminente a cessação ou interrupção total ou parcial dessa exploração ou se mostrarem graves deficiências na respectiva organização e funcionamento ou no estado geral das instalações e do equipamento susceptíveis de comprometer a regularidade da exploração.

2— Quando se verificar o disposto no número anterior, a concessionária suportará os encargos resultantes da manutenção dos serviços e as despesas extraordinárias necessárias ao restabelecimento da normalidade da exploração, quando não puderem ser cobertos pelas taxas correspondentes.

3— Logo que cessem a razões do sequestro e a AGPL julgue oportuno, a concessionária será avisada para retomar, no prazo que lhe for fixado, a normalidade da exploração.

4— Se a concessionária não quiser ou não puder retomar a exploração ou, quando o tiver feito, continuarem a verificar-se graves deficiências na organização e funcionamento do terminal, a AGPL poderá declarar a imediata rescisão do contrato.

## CAPÍTULO VI

**Disposições diversas**

## Base xviii

**(Caução)**

1— A concessionária depositará à ordem da AGPL a caução de 2 500 000\$, com garantia das obrigações emergentes do contrato de concessão.

2— A caução será reconstituída no prazo de 20 dias após aviso da AGPL nesse sentido, sempre que dela seja levantada qualquer quantia.

3— A caução poderá ser substituída por garantia bancária aceite pela AGPL.

4— A caução ou garantia bancária será objecto de actualização de 3 em 3 anos, a contar da data de assinatura do contrato, proporcionalmente ao aumento, entretanto verificado, das taxas da base xi.

## Base xix

**(Incumprimento das obrigações)**

1— Pelo incumprimento de obrigações assumidas no âmbito do contrato de concessão, quando não lhe corresponda sanção mais grave, nos termos das bases anteriores ou do regulamento de exploração, será a concessionária punida com multa de 50 000\$ a 500 000\$, segundo a gravidade da infracção, a aplicar por deliberação do conselho de administração do porto de Lisboa, que, comunicada por escrito à concessionária, produzirá os seus efeitos independentemente de qualquer outra formalidade.

2— As multas que não forem pagas voluntariamente até 30 dias após a data da notificação serão levantadas da caução a que se refere a base anterior.

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

## Base xx

**(Diferendos)**

1— Todas as questões que venham a suscitar-se entre a AGPL e a concessionária relativas ao contrato de concessão serão resolvidas por um tribunal arbitral, composto de 3 membros, um nomeado pela AGPL, outro pela concessionária e um terceiro por acordo entre as duas partes ou, na falta de acordo, nos termos do artigo 1513.º do Código de Processo Civil.

2— Os árbitros poderão ser assistidos pelos peritos que julgarem necessários.

3— O tribunal julgará segundo a equidade e das suas decisões não haverá recurso.

O Ministro do Mar, *Carlos Montez Melancia*.