



DESPACHO Nº 24/2025-SEI

Considerando que:

- A. De acordo com o previsto no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (“Regulamento n.º 1008/2008”), um Estado-Membro pode impor uma Obrigação de Serviço Público (OSP), no que se refere aos serviços aéreos regulares, entre um aeroporto da Comunidade e um aeroporto que sirva uma região periférica ou em desenvolvimento do seu território ou numa rota de fraca densidade de tráfego para qualquer aeroporto do seu território, se a rota em causa for considerada vital para o desenvolvimento económico e social da região que o aeroporto serve;
- B. Paralelamente, o Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril, determina que o Estado pode recorrer aos regimes de obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares para as regiões mencionadas no seu artigo 1.º, quando:
 - (i) A rota for considerada vital para o desenvolvimento económico da região;
 - (ii) As condições do mercado dos transportes aéreos não garantam a existência de serviços aéreos regulares satisfazendo padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade ou preço;
- C. A necessidade e adequação de uma OSP deve ser avaliada pelo Estado-Membro, tendo em conta os critérios fixados no n.º 3 do artigo 16.º do Regulamento n.º 1008/2008:
 - (i) A proporcionalidade entre a obrigação prevista e as necessidades de desenvolvimento económico da região em questão;
 - (ii) A possibilidade de recorrer a outros modos de transporte e a capacidade desses modos para satisfazer as necessidades em apreço;
 - (iii) As tarifas aéreas e as condições que podem ser oferecidas aos utentes;
 - (iv) O efeito combinado de todas as transportadoras aéreas que operam ou tencionam operar na rota;
- D. O resultado dessa avaliação consta de Memorando da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), de 02.12.2024, que procede ainda à caracterização da Região Autónoma dos Açores, da Região Autónoma da Madeira, e do Continente;
- E. Se conclui, pelas razões apontadas no Memorando, que a imposição de obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares nas rotas não liberalizadas operadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa) e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (Funchal/Ponta Delgada/Funchal e Funchal/Terceira/Funchal), é:



- (i) justificada e conforme com os critérios mencionados no artigo 16º do Regulamento n.º 1008/2008;
 - (ii) proporcional entre as obrigações previstas e os objetivos de desenvolvimento económico; e
 - (iii) vital e imprescindível para o desenvolvimento económico e social daquelas regiões, dado que não existem outros modos de transporte disponíveis alternativos que possam ser tidos em conta, enquanto substitutos da imposição prevista;
- F. As condições atuais do mercado do transporte aéreo, não garantem a existência de serviços aéreos regulares que satisfaçam padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade ou preço;
- G. Atualmente, as rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Ponta Delgada/Funchal são exploradas pela SATA INTERNACIONAL - AZORES AIRLINES, S.A. (“SATA INTERNACIONAL”) sem qualquer contrapartida e com condições exigentes, em regime de Obrigações de Serviço Público impostas aos referidos serviços aéreos regulares;
- H. Em concurso público, lançado em 2024 (CP/4147/2024), foi apresentada uma única proposta, na qual foi oferecido um preço contratual superior ao preço base, em mais de 20%, razão pela qual a proposta foi excluída, nos termos da alínea d) do n.º 2 do artigo 70.º do Código dos Contratos Públicos, aprovado pelo Decreto-lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro;
- I. A 29 de março de 2025, terminará a oferta de serviços aprovada à SATA INTERNACIONAL, sendo, por isso, urgente encontrar uma solução que assegure a continuação da exploração destas rotas, particularmente em face da desertificação do concurso público CP/4147/2024;
- J. É necessário assegurar que a exploração das rotas em causa é financeiramente sustentável, de forma a garantir a sua atratividade para potenciais operadores, através da imposição de novas OSP, mais adequadas às atuais condições de mercado, com vista, designadamente:
- (i) à redução de custos, permitindo às operadoras ajustarem capacidade de passageiros e carga ao longo do ano e reduzindo a dispersão de recursos que se geraria com rotas adicionais, e
 - (ii) ao aumento da receita das transportadoras, removendo tetos tarifários para passageiros e carga, potenciando a atratividade da exploração destas rotas.
- K. Através da Resolução do Conselho de Ministros n.º 130/2023, de 7 de fevereiro, na sua redação atual, foi autorizada a inerente realização da despesa relativa ao lançamento e futura adjudicação da prestação de serviços aéreos regulares, em regime de concessão, nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa,



Lisboa/Pico/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal e Funchal/Terceira/Funchal, pelo período de cinco anos.

Assim, nos termos previstos no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 138/99, de 23 de abril, na sua redação atual, em conjugação com o artigo 16.º do Regulamento n.º 1008/2008, na sua versão atual, e das competências delegadas ao abrigo do n.º 4 do Despacho n.º 7889/2024, do Ministro das Infraestruturas e Habitação, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 137, de 17 de julho de 2024, determino o seguinte:

1. Fixam-se obrigações de serviço público para a prestação de serviços aéreos regulares nas rotas não liberalizadas operadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa) e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (Funchal/Ponta Delgada/Funchal e Funchal/Terceira/Funchal), nos termos e com as condições constantes do anexo I ao presente despacho;
2. Que se solicite, junto da Comissão Europeia, que proceda à publicação do texto do projeto de nota informativa relativa à imposição de obrigações de serviço público dos referidos serviços aéreos regulares, no Jornal Oficial da União Europeia, para os efeitos previstos no n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento n.º 1008/2008;
3. Aprova-se as peças do procedimento – programa do procedimento e caderno de encargos –, constantes dos anexos II e III ao presente despacho, referentes ao procedimento pré-contratual de concurso público para adjudicação da prestação dos serviços aéreos regulares, nas rotas não liberalizadas operadas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores (Lisboa/Horta/Lisboa, Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa) e entre esta e a Região Autónoma da Madeira (Funchal/Ponta Delgada/Funchal e Funchal/Terceira/Funchal), pelo prazo de 5 (cinco) anos, em conformidade com as obrigações de serviço público descritas no anexo I, que fará parte integrante do Caderno de Encargos;
4. Designa-se o júri do procedimento formado 5 elementos efetivos e 4 elementos suplentes e os peritos que prestam apoio a este, com a seguinte composição:
 - a) Presidente do júri - Teresinha Franco Cabrita – Inspeção Geral de Finanças;
 - b) Vogal efetiva – Joana Isabel Tavares Rodrigues – Secretária-Geral da Presidência do Conselho de Ministros;
 - c) Vogal efetiva – Sara Isabel dos Santos Dias – Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.;
 - d) Vogal efetiva – Ana Maria Furtado Soares de Albergaria Pacheco Gouveia – Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, do Governo Regional dos Açores;
 - e) Vogal efetiva – Mariana Luísa Jardim de Vasconcelos – Secretária Regional de Economia, Turismo e Cultura, do Governo Regional da Madeira;
 - f) Vogal suplente – Eduardo Menezes Falcão – Inspeção Geral de Finanças;
 - g) Vogal suplente – Joana Oliveira – Secretária-Geral da Presidência do Conselho de Ministros;



- h) Vogal suplente – Maria Filipa Ferreira Silva – Secretaria Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, do Governo Regional dos Açores.
 - i) Vogal suplente – Nuno Davide Gomes de Jesus – Observatório do Transporte Aéreo da Madeira;
- 4.1 Para assessorar o júri do concurso, são designados como peritos os seguintes elementos da Autoridade Nacional da Aviação Civil:
- a) Eng.º José Borges – Chefe do Departamento de Controlo de Aeronavegabilidade;
 - b) Dr.ª Manuela Pedrosa – Técnica Superior da Direção de Regulação Económica
 - c) Dr. Filipe Goulão – Técnico Superior da Direção Jurídica;
 - d) Cmdt. Jorge Caetano Mendes – Técnico da Direção de Operações de Voo;
 - e) Dr. Ilídio Santos – Técnico Superior da Direção de Facilitação e Segurança;
- 4.2 Nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 69.º do Código dos Contratos Públicos (CCP), delego no júri a competência para a prática de todos os atos previstos na fase do procedimento pré-contratual previstos no mesmo código, com exceção da competência para a retificação das peças do procedimento, a decisão sobre erros ou omissões identificadas pelos interessados, a decisão de qualificação dos candidatos ou a decisão de adjudicação;
5. Mais se incumbe a Secretaria-Geral do Governo de dar seguimento à tramitação do presente procedimento concursal, designadamente, proceder à publicação dos respetivos anúncios do concurso público, à publicação das peças do procedimento na respetiva plataforma eletrónica de contratação pública e proceder a todas as notificações relacionadas pelo com o presente procedimento pré-contratual, sem prejuízo da necessária articulação com o júri ou com o órgão competente para a decisão de contratar.

O Secretário de Estado das Infraestruturas

Hugo Espírito Santo



ANEXO I
(A que se refere o n.º 1)

Comunicação da Comissão nos termos do procedimento previsto no n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho de 24 de setembro de 2008

Imposição de obrigações de serviço público a determinados serviços aéreos regulares em Portugal

1. Nos termos do disposto no n.º 4 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, o Governo Português decidiu impor a partir de 1 de setembro de 2025, por um período de 5 (cinco) anos, obrigações de serviço público aos serviços aéreos regulares explorados nas rotas seguintes:

- Lisboa / Horta / Lisboa
- Funchal / Ponta Delgada / Funchal
- Lisboa / Santa Maria / Lisboa
- Lisboa / Pico / Lisboa
- Funchal / Terceira / Funchal

2. As obrigações de serviço público são as seguintes:

– Em termos do número de frequências mínimas:

- Na rota Lisboa / Horta / Lisboa, pelo menos quatro frequências semanais de ida e volta, durante todo o ano;
- Na rota Funchal / Ponta Delgada / Funchal, pelo menos cinco frequências semanais de ida e volta, durante todo o ano;
- Na rota Lisboa / Santa Maria / Lisboa, pelo menos duas frequências semanais de ida e volta, durante todo o ano;
- Na rota Lisboa / Pico / Lisboa, pelo menos duas frequências semanais e ida e volta, durante todo o ano;



– Na rota Funchal / Terceira / Funchal, pelo menos uma frequência semanal de ida e volta, durante todo o ano.

Caso os planos de exploração apresentados pela transportadora prevejam mais do que uma frequência diária, salvo limitações no horário de funcionamento e limitações operacionais dos aeroportos, as frequências deverão ser iniciadas e concluídas entre as 6h30 locais da escala de partida dos voos e as 00h00 locais da escala de chegada dos voos, respetivamente, podendo, apenas, uma partida e uma chegada ocorrer fora deste horário.

Os planos apresentados pela transportadora devem prever que as frequências semanais, em cada uma das rotas, se realizem em dias distintos.

Se o número total de frequências oferecidas por semana, em qualquer uma das rotas, for superior a 6 (seis), deverá garantir-se, pelo menos, uma frequência diária.

A transportadora deverá submeter à aprovação da ANAC o programa de exploração relativo a cada estação IATA, até 30 (trinta) dias antes do início da referida estação, devendo garantir que a capacidade oferecida satisfaça a procura.

Voos adicionais

Poderão ser oferecidos voos adicionais para fazer face a tráfego extraordinário, gerado, nomeadamente, pelas festividades religiosas e eventos desportivos e culturais. A taxa de ocupação de cada um desses voos adicionais não deverá ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento).

– Em termos de faixas horárias (slots):

No caso dos aeroportos coordenados, a operação da transportadora aérea poderá ficar condicionada às faixas horárias atualmente utilizadas no contexto das obrigações de serviço público que se encontram em vigor, assim como àquelas disponíveis na reserva de faixas horárias.

– Em termos de capacidade de transporte de passageiros:

A capacidade global de transporte de passageiros em cada rota, deve ser, pelo menos, equivalente à capacidade referida no Anexo A.



– Em termos de capacidade de transporte de carga e correio

O escoamento da carga, incluindo correio, é efetuado através da capacidade de transporte das aeronaves que servem o tráfego de passageiros, sendo que a capacidade global oferecida, por rota, deverá ser, pelo menos, equivalente à capacidade oferecida referenciada no Anexo A.

No transporte de mercadorias, a transportadora aérea deverá dar prioridade aos produtos de necessidade imediata, tais como medicamentos ou outros bens relacionados com a prestação de cuidados de saúde e aos produtos perecíveis essenciais, como pescado, fruta, flores, bem como o correio e a imprensa escrita diária.

O tarifário para o transporte de carga está sempre sujeito à aprovação prévia da ANAC podendo ser objeto de revisão anual após o primeiro ano de prestação do serviço.

– Em termos de continuidade dos serviços:

Salvo em caso de força maior, o número de voos cancelados por razões diretamente imputáveis à transportadora não deve exceder, por cada estação IATA, 2% (dois por cento) do número de voos programados, para o período respeitante, considerando-se que estas situações se reportam à decisão de não realização de um voo programado nas 72 horas anteriores ao horário previsto e em que, pelo menos, um lugar se encontre reservado.

Caso as ligações sejam temporariamente interrompidas devido a condições imprevisíveis, a razões de força maior ou outras, a capacidade programada deve ser reforçada em, pelo menos, 60% (sessenta por cento), a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração.

Sem prejuízo do anteriormente referido, a transportadora aérea poderá cancelar as frequências programadas, até 15 (quinze) dias antes da data prevista para a realização das mesmas, quando se verifique que a ocupação da frequência é muito baixa (<15%). O cancelamento destes voos não será tido em conta, em termos de continuidade dos serviços, desde que seja garantida a proteção similar aos passageiros.

– Em termos de encaminhamentos:

No caso das ligações Lisboa-Santa Maria, Lisboa-Horta ou Lisboa-Pico serem canceladas, devido a condições atmosféricas adversas no destino, a transportadora aérea poderá alterar o destino do voo para a ilha mais próxima, desde que assegure o pagamento da



ligação marítima e/ou aérea entre a ilha de destino e aquela para a qual o voo estava inicialmente programado.

No caso dos voos Lisboa-Santa Maria, Lisboa-Horta e Lisboa-Pico divergirem para aeroporto alternativo da RAA, devido a condições atmosféricas adversas no destino, a transportadora aérea poderá encaminhar o tráfego dos voos afetados em voos da transportadora aérea que explore as ligações no interior dos Açores, desde que assegure o respetivo custo.

Os encaminhamentos no interior da RAA, para residentes, residentes equiparados e estudantes com origem ou destino em qualquer aeródromo na RAA, com ou sem ligação regular direta para Portugal Continental ou para o Funchal, fica limitado a dois talões de voo, exceto em relação ao Corvo, em que será admitido um talão de voo adicional. Este encaminhamento deverá continuar a ser assegurado pela transportadora aérea que explorar as ligações aéreas no interior da RAA, sendo o respetivo custo apoiado pelo Estado.

Os encaminhamentos no interior da RAA regem-se de acordo com o contrato de concessão vigente para a transportadora responsável pelo transporte regular inter-ilhas.

O talão de voo corresponde a um percurso OW de e para qualquer aeródromo ou aeroporto da RAA, incluindo trânsitos e transferências, desde que o tempo de escala no(s) ponto(s) de ligação (ou seja, o intervalo de tempo entre o horário programado de chegada de um voo e o horário programado de partida do voo seguinte) não exceda as 24h00.

– Em termos de pontualidade:

Salvo em caso de força maior, os atrasos superiores a 15 (quinze) minutos, diretamente imputáveis à transportadora, não devem afetar mais de 15% (quinze por cento) dos voos, referentes a cada estação IATA.

– Em termos de categoria de aeronaves utilizadas e condições operacionais:

As ligações devem ser garantidas através de aparelhos devidamente certificados, devendo a transportadora obedecer às condições publicadas no «*Aeronautical Information Publication of Portugal*» (AIP).

As aeronaves devem, ainda, possuir condições de operacionalidade para os passageiros com mobilidade reduzida.



– Em termos de tarifas:

As tarifas e respetivas condições de aplicação serão definidas de forma livre pela transportadora.

Sem prejuízo da liberdade tarifária enunciada no parágrafo anterior, a estrutura tarifária deve incluir:

- a) Tarifa de classe económica, sem restrições; e
- b) Tarifas de classe económica semi-flexível, cujas condições de aplicação permitam aos passageiros residentes, residentes equiparados e estudantes efetuar o pagamento nas 48h seguintes ao ato da reserva, bem como alterar a respetiva reserva, apenas dentro da mesma classe tarifária, até 15 dias antes, sem qualquer penalização.

A estrutura tarifária não inclui taxas, pelo que aos quantitativos das tarifas acrescem os encargos referentes a:

- Taxa de serviço a passageiros, em conformidade com a legislação em vigor;
- Taxa de segurança, em conformidade com a legislação em vigor;
- Taxa de reserva e emissão de bilhete, nos seguintes termos:
 - Em agências de viagens e lojas de venda da transportadora, no valor máximo de 5€ (cinco euros);
 - Em “Call Centers” ou via internet, no valor máximo de €1 (um euro).

A transportadora aérea não poderá cobrar aos passageiros outras taxas, que não estejam referenciadas na presente comunicação ou que não decorram de imposição legal.

O preço do bilhete é, assim, o valor monetário, expresso em euro, pago à transportadora aérea ou aos seus agentes pelo transporte do passageiro e da sua bagagem e corresponde ao somatório da tarifa aérea, das taxas aeroportuárias (taxa de serviço a passageiros e taxa de segurança) e da taxa de reserva e emissão de bilhete, excluindo os produtos e serviços de natureza opcional, nomeadamente excesso de bagagem, marcação de lugares, check-in, embarque prioritário, seguros de viagem, comissões bancárias, bem como outros encargos incorridos após o momento de aquisição do bilhete.

Poderá ser estabelecida uma penalização para o caso de “no-show”, que não deverá exceder 20% (vinte por cento) do preço do bilhete aplicado ao passageiro nas rotas em questão.



O tarifário para o transporte de passageiros está sempre sujeito à aprovação prévia da ANAC.

As presentes obrigações de serviço público em nada se opõem à existência de acordos de *interline* com outras transportadoras aéreas.

A publicitação das estruturas tarifárias é obrigatória, quer nos locais de venda ao público, quer nos balcões de check-in.

– Em termos de comercialização dos voos:

Os voos devem ser comercializados através de, pelo menos, um sistema de reservas informatizado, sem prejuízo do recurso a outros canais de distribuição que, atentas as características dos serviços, garanta uma informação adequada, bem como a possibilidade de estabelecer voos em parceria com as transportadoras aéreas que operem para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e a implementação do bilhete corrido.

3. Atendendo à importância e especificidade das rotas em causa e ao caráter excecional as exigências inerentes, nomeadamente, à continuidade dos serviços, as transportadoras aéreas da união europeia ficam informadas do seguinte:

- podem participar todas as transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração válida, emitida por um Estado-Membro nos termos do Regulamento (CE) nº 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, e de um certificado de operador aéreo (COA) válido e adequado à exploração das rotas, conforme a legislação da União Europeia em vigor;

- as transportadoras que pretendam dar início à exploração dos serviços aéreos regulares nas rotas em referência terão de demonstrar que possuem um certificado de operador aéreo, no qual constam ou possam constar as aeronaves necessárias ao cumprimento das obrigações de serviço público em apreço, incluindo aeronaves de reserva, adequadas para satisfazer o plano de exploração das rotas, bem como os meios humanos associados, sem prejuízo de, a título excecional, poderem subcontratar a outras transportadoras capacidade adicional;

- tendo em conta a especificidade destas ligações, as transportadoras têm de demonstrar que a maioria dos membros da tripulação comercial que assegura as ligações fala e compreende a língua portuguesa.



3.1. As candidaturas para a exploração de serviços aéreos regulares nas rotas em apreço, sem exigir indemnização compensatória, cumprindo escrupulosamente todas as obrigações de serviço público estabelecidas, deverão ser entregues após a publicação da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas no Jornal Oficial da União Europeia, no Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, sito no Campus XXI, Av. João XXI, n.º 63 1000-300 Lisboa, ou através do endereço eletrónico gabinete.seinf@mih.gov.pt.

3.2. Na eventualidade de mais de uma transportadora se candidatar à exploração das rotas em apreço, sem exigir compensação financeira e sem solicitar direitos exclusivos nas mesmas, todas as transportadoras aéreas deverão cumprir escrupulosamente todas as obrigações de serviço público estabelecidas, exceto quanto a frequências e capacidades em que será considerado o efeito combinado das transportadoras que se candidataram a operar as rotas. Para esse efeito, entender-se-á que cada transportadora será obrigada a oferecer um mínimo de frequências e de capacidades correspondentes à divisão equitativa pelo número de concorrentes, das frequências e capacidades definidas para cada uma dessas rotas.

3.3. As transportadoras comunitárias ficam informadas de que a Autoridade Nacional de Aviação Civil garantirá o controlo da observância das obrigações de serviço público impostas.

4. As propostas a ser apresentadas pelos concorrentes na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt> acessível até às 23:59 horas do 62.º (sexagésimo segundo) dia a contar da data de publicação do anúncio do concurso no Jornal Oficial da União Europeia, devem refletir explicitamente o montante exigido a título de indemnização compensatória para a exploração do serviço em causa, durante um período de 5 (cinco) anos, a partir de 1 de setembro de 2025 (com uma repartição anual).

O montante exato da indemnização compensatória finalmente atribuída será determinado anualmente em função dos custos/gastos e proveitos/rendimentos efetivamente realizados no serviço de interesse geral e devidamente justificados, até ao limite do montante indicado na proposta.

O Contrato de Concessão em regime de exclusividade terá a duração de 5 (cinco) anos, com termo inicial a contar do quinto dia útil seguinte à data da notificação da declaração de conformidade, ou do visto, concedido pelo Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia a que está sujeito o Contrato, contando-se a vigência da Concessão a partir dessa data.

Caso a Concessionária não possa explorar o serviço em causa por motivos de força maior, o montante da indemnização compensatória poderá ser reduzido proporcionalmente aos voos não efetuados.



Caso a Concessionária não explore as rotas em causa por outros motivos que não os de força maior, ou em caso de incumprimento das obrigações de serviço público, as autoridades portuguesas poderão:

- Reduzir o montante da indemnização compensatória, proporcionalmente aos voos não efetuados,
- Solicitar explicações à Concessionária e, se estas não forem satisfatórias, resolver o contrato sem pré-aviso e exigir uma indemnização pelos prejuízos sofridos.

As obrigações de serviço público, o texto do aviso, publicado no Jornal Oficial da União Europeia, e quaisquer informações e/ou documentação com ele relacionadas encontram-se disponíveis para consulta dos interessados na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt> desde o dia da publicação do anúncio no Diário da República, sendo que para obtenção do texto e de quaisquer informações e/ou documentação pertinentes relacionadas com as obrigações de serviço público deverá ser contactado o Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Campus XXI, Av. João XXI, n.º 63 1000-300 Lisboa e endereço eletrónico: gabinete.seinf@mih.gov.pt.

5. Nos termos do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, o presente concurso público internacional é cancelado, caso uma ou mais transportadoras aéreas se apresentem após a publicação da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas no Jornal Oficial da União Europeia, para dar início à prestação de serviços aéreos regulares, operacional e economicamente sustentáveis, respeitando as obrigações de serviço público impostas para as rotas em referência, e sem solicitar indemnização compensatória. Nestas circunstâncias, o referido cancelamento é publicitado na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt> até à data limite para apresentação de propostas, fixada no artigo 12.º do Programa do Procedimento.



Anexo A

(a que se refere as obrigações de serviço público)

Capacidades Globais Mínimas de Lugares

ROTA	Todo o ano
Lisboa/S. Maria/Lisboa	15.000
Lisboa/Horta/Lisboa	75.000
Lisboa/Pico/Lisboa	20.000
Funchal / P. Delgada / Funchal	42.500
Funchal/Terceira/Funchal	7.500

Capacidades globais mínimas de carga e correio (Ton)

ROTA	Todo o ano
Lisboa/S. Maria/Lisboa	50
Lisboa/Horta/Lisboa	1.000
Lisboa/Pico/Lisboa	50
Funchal / P. Delgada / Funchal	125
Funchal/Terceira/Funchal	25

A capacidade para o transporte de carga e correio oferecida será aferida mediante aplicação da seguinte fórmula:

$$C = P - (0,85 \times S \times 97),$$

em que:

C é igual à capacidade de carga e correio, em Kg, oferecida num voo;

P é igual ao peso total, em Kg, dos passageiros, bagagem, carga e correio que podem ser transportados numa aeronaveslot num determinado setor (*allowed traffic load*) e que resulta da diferença entre o peso máximo certificado à descolagem menos o peso operacional (avião, tripulação, combustível, catering e outros itens operacionais);

S é igual ao número de lugares da aeronave;

0,85 é o coeficiente adotado para uma taxa de ocupação de 85%

97 corresponde ao peso padrão do passageiro adulto e respetiva bagagem (84 Kg + 13 Kg).



ANEXO II
(A que se refere o n.º 3)

MODELO DE PROGRAMA DO PROCEDIMENTO

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A ADJUDICAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS REGULARES, EM REGIME DE CONCESSÃO, NAS ROTAS LISBOA/HORTA/LISBOA, FUNCHAL/PONTA DELGADA/FUNCHAL, LISBOA/SANTA MARIA/LISBOA, LISBOA/PICO/LISBOA E FUNCHAL/TERCEIRA/FUNCHAL

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

1.º
IDENTIFICAÇÃO E OBJETO DO PROCEDIMENTO

1. O presente Programa do Procedimento estabelece os termos a que obedece o processo de concurso público internacional para adjudicação da exploração, em regime de concessão, dos serviços aéreos regulares, nas rotas:

- Lisboa / Horta / Lisboa
- Funchal / Ponta Delgada / Funchal
- Lisboa / Santa Maria / Lisboa
- Lisboa / Pico / Lisboa
- Funchal / Terceira / Funchal

2. O presente concurso tem por objeto a seleção do concorrente cuja proposta garanta o cumprimento das obrigações de serviço público constantes do Anexo I ao Caderno de Encargos, com menores encargos para os utentes e para o Estado, assegurando um serviço de transporte seguro e de qualidade, por forma a satisfazer padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e condições de aplicação tarifária, nos termos dos n.ºs 9 e 10 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, na sua redação atual.

2.º
ENTIDADE PÚBLICA ADJUDICANTE

A Entidade Pública Adjudicante é o Estado Português, correndo o procedimento pela Secretaria-Geral do Governo em nome do Gabinete do Secretário de Estado das



Infraestruturas, Campus XXI, Avenida João XXI, 63 - 1000-300 Lisboa, com o endereço eletrónico: sec-geral@sg.pcm.gov.pt.

3.º

ÓRGÃO COMPETENTE PARA A DECISÃO DE CONTRATAR

1. A decisão de contratar foi tomada pelo Conselho de Ministros, conforme Resolução do Conselho de Ministros n.º 205/2024, de 30 de dezembro, publicada no Diário da República, 1.ª Série.
2. A competência para a prática de todos os atos subsequentes a realizar no âmbito do presente procedimento foi delegada pelo Conselho de Ministros, com faculdade de subdelegação, no membro do Governo responsável pela área da aviação civil, conforme Resolução do Conselho de Ministros supra.

4.º

LOCAL E PRAZO DO CONTRATO DE CONCESSÃO

1. O local da prestação dos serviços compreende as ligações aéreas nas rotas Lisboa/Horta/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Terceira/Funchal.
2. Em conformidade com as disposições constantes do n.º 9, do artigo 16.º do Regulamento (CE) N.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, a concessão da exploração das rotas em referência terá a duração de 5 (cinco) anos, com termo inicial em 1 de setembro de 2025 ou a contar do quinto dia útil seguinte à data da notificação da declaração de conformidade, ou do visto concedido pelo Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia a que está sujeito o contrato, caso esta ocorra posteriormente a 1 de setembro de 2025, contando-se a vigência da concessão a partir dessa data.

5.º

PEÇAS DO PROCEDIMENTO

1. As peças que constituem o processo de concurso são:
 - a) Os anúncios publicados no *Diário da República* Eletrónico e no Jornal Oficial da União Europeia (adiante designado JOUE);
 - b) Parte I - Programa do Procedimento que inclui 4 (quatro) anexos, e
 - c) Parte II - Caderno de Encargos que inclui 1 (um) anexo.



2. Na Parte I encontram-se definidos os termos a que obedece a fase de formação do Contrato até à sua celebração.

3. Na Parte II define-se o regime da concessão e estabelecem-se as cláusulas gerais e especiais com base nas quais os concorrentes deverão elaborar as respetivas propostas contendo as cláusulas a incluir no Contrato.

6.º

DISPONIBILIZAÇÃO ELETRÓNICA DAS PEÇAS DO CONCURSO

1. O Programa do Procedimento e o Caderno de Encargos encontram-se disponíveis para consulta na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>, desde o dia da publicação do anúncio no Diário da República.

2. O acesso à referida plataforma permite efetuar a consulta, bem como apresentar a proposta.

3. Para ter acesso à plataforma eletrónica de contratação pública, cada interessado deverá efetuar o registo no endereço eletrónico <https://www.acingov.pt>.

4. Depois de efetuado o registo na plataforma, e desde que solicitado em tempo útil, o acesso aos documentos do procedimento é feito através da plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>.

7.º

ESCLARECIMENTOS, RETIFICAÇÃO E ALTERAÇÃO DAS PEÇAS DO PROCEDIMENTO

1. No primeiro terço do prazo fixado para a apresentação de propostas, os interessados podem solicitar os esclarecimentos necessários à boa compreensão e interpretação das peças do procedimento e, no mesmo prazo, devem apresentar uma lista na qual identifiquem, expressa e inequivocamente, os erros e as omissões das peças do procedimento por si detetados.

2. Para efeitos do procedimento consideram-se erros e omissões das peças do procedimento os que digam respeito a:

- a) Aspetos ou dados que se revelem desconformes com a realidade;
- b) Espécie ou quantidade de prestações estritamente necessárias à integral execução do objeto do contrato a celebrar, e
- c) Condições técnicas de execução do objeto do contrato a celebrar que o interessado não considere exequíveis.



3. A lista a apresentar ao órgão competente para a decisão de contratar deve identificar, expressa e inequivocamente, os erros ou omissões do caderno de encargos detetados, com exceção daqueles que por eles apenas pudessem ser detetados na fase de execução do contrato, atuando com a diligência objetivamente exigível em face das circunstâncias concretas.

4. Até ao termo do segundo terço do prazo fixado para a apresentação das propostas:

- a) O órgão competente para a decisão de contratar, ou o órgão para o efeito indicado nas peças do procedimento, deve prestar os esclarecimentos solicitados, e
- b) O órgão competente para a decisão de contratar pronuncia-se sobre os erros e as omissões identificados pelos interessados, considerando-se rejeitados todos os que, até ao final daquele prazo, não sejam por ele expressamente aceites.

5. O órgão competente para a decisão de contratar deve identificar os termos do suprimento de cada um dos erros ou das omissões aceites nos termos da alínea b) do número anterior.

6. Independentemente do disposto nos números anteriores, o órgão competente para a decisão de contratar pode, oficiosamente, proceder à retificação de erros ou omissões das peças do procedimento, bem como prestar esclarecimentos, no mesmo prazo referido no n.º 4, ou até ao final do prazo de entrega de propostas, devendo, neste caso, atender-se ao disposto no artigo 64.º do Código dos Contratos Públicos (de ora em diante “CCP”).

7. Os esclarecimentos, as retificações e as listas com a identificação dos erros e omissões detetados pelos interessados devem ser disponibilizados na plataforma eletrónica <https://www.acingov.pt> e juntos às peças do procedimento que se encontrem patentes para consulta, devendo todos os interessados que as tenham obtido ser imediatamente notificados desse facto.

8. Os esclarecimentos e as retificações fazem parte integrante das peças do procedimento a que dizem respeito e prevalecem sobre estas em caso de divergência.

CAPÍTULO II DOS CONCORRENTES E DAS PROPOSTAS

8.º CONCORRENTES

1. Só podem apresentar proposta no presente concurso as entidades que, cumulativamente:



- a) Sejam titulares de uma licença de exploração de transporte aéreo válida, que satisfaça os requisitos da alínea seguinte, e emitida por um Estado Membro da União Europeia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade;
- b) Possuam um certificado de operador aéreo válido e adequado à exploração das rotas a concurso, conforme a legislação da União Europeia em vigor, e que nele constem ou possam constar aeronaves para cumprimento das obrigações de serviço público constantes do Anexo I ao Caderno de Encargos;
- c) Não se encontrem em qualquer das situações referidas no artigo 55.º do CCP, sem prejuízo do disposto no artigo 55.º-A do mesmo diploma legal.

2. As entidades podem concorrer isoladamente ou agrupadas, devendo todas as entidades agrupadas ser titulares de licença e certificado referidos no número anterior.

3. Os agrupamentos que se apresentem a concurso devem designar um dos seus membros para o representar, que será o único interlocutor para efeitos do presente concurso.

4. Cada entidade pode integrar apenas um agrupamento.

5. Nenhuma entidade pode, em simultâneo, integrar um agrupamento e participar individualmente.

6. Durante a pendência do presente procedimento pré-contratual, as pessoas, singulares ou coletivas, que compõem o agrupamento concorrente são solidariamente responsáveis perante a Entidade Adjudicante pela manutenção da proposta.

7. São interditos aos concorrentes todos os atos suscetíveis de falsear as condições normais de concorrência.

9.º

PROPOSTAS

1. A proposta é a declaração pela qual o concorrente manifesta à Entidade Adjudicante a sua vontade de contratar e o modo pelo qual se dispõe a fazê-lo.

2. Cada concorrente apenas pode apresentar uma proposta, não sendo admitidas propostas variantes.



10.º

MODO DE APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA

A apresentação das propostas e dos documentos que a acompanham deverá ser realizada exclusivamente de forma eletrónica, na plataforma eletrónica de contratação pública, acessível através do sítio eletrónico <https://www.acingov.pt>.

11.º

DOCUMENTOS DA PROPOSTA

1. As propostas devem ser instruídas com os seguintes documentos, de apresentação obrigatória, nos termos do n.º 1 do artigo 57.º do CCP:

- a) Documento Europeu Único de Contratação Pública, a que se refere o n.º 6 do artigo 57.º do CCP, conforme formulário disponibilizado em formato PDF e XML para preenchimento dos concorrentes na plataforma eletrónica <https://www.acingov.pt>;
- b) Se aplicável, acordo de constituição do agrupamento concorrente contendo a identificação de cada um dos seus membros, das atividades que cada um pretende realizar no âmbito do contrato de concessão dos serviços aéreos regulares postos a concurso e a descrição dos direitos e obrigações de cada entidade para com o agrupamento, devendo estes cumprir as disposições contidas no CCP relativas a esta matéria;
- c) Modelo de Exploração que permita aferir o cumprimento das obrigações de serviço público constantes do Anexo I ao Caderno de Encargos, bem como as condições operacionais e económicas relativas à exploração dos serviços, em cada uma das rotas em referência, nomeadamente:
 - i. Os meios humanos, assim como os meios materiais a afetar (indicação das aeronaves necessárias ao cumprimento das obrigações de serviço público, que constem ou possam constar do certificado de operador aéreo válido e adequado à exploração das rotas a concurso, conforme a legislação da União Europeia em vigor), incluindo os meios materiais de reserva, com especificação do número, tipo e capacidade unitária das aeronaves em termos de lugares de passageiros e de carga, incluindo as condições de operacionalidade para passageiros com mobilidade reduzida.
 - ii. Os meios alheios a utilizar, nos termos do disposto no n.º 1 da Cláusula Sétima do Caderno de Encargos e a respetiva forma de contratação;



- iii. Programa de exploração dos serviços, especificando capacidades em termos de lugares e carga, número de frequências semanais, equipamentos (incluindo marca, modelo, configuração e *payload* das aeronaves), respetivos horários (horas locais) e tempos de rotação;
 - iv. Indicação dos períodos previstos para manutenção programada das aeronaves afetas à exploração;
 - v. Frequências, lugares oferecidos e capacidade de carga oferecida (ida e volta), por dia, por semana, por mês e para cada período anual da concessão;
 - vi. Estrutura tarifária e condições de aplicação de todas as tarifas a praticar, para o público em geral e para os residentes, residentes equiparados e estudantes em particular, com indicação do nível tarifário por viagem de ida simples e por viagem de ida e volta e por tipo de produto tarifário, para cada período anual da concessão;
 - vii. Taxas cobradas aos passageiros (taxa de serviço a passageiros, taxa de segurança e taxa de reserva e emissão de bilhete), para cada período anual da concessão;
 - viii. Eventuais condições tarifárias aplicáveis a combinações com percursos distintos dos que são objeto do concurso;
 - ix. Estrutura tarifária referente ao transporte de carga e respetivas condições de aplicação, para cada período anual da concessão;
 - x. Eventuais encargos adicionais ao preço do bilhete, para cada período anual da concessão;
 - xi. Identificação dos canais de distribuição, nomeadamente, sistemas de reservas informatizados - indicando o(s) que permite(am) estabelecer voos em parceria com transportadoras aéreas que operem para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e a implementação do bilhete corrido - agências de viagens, sítio eletrónico do concorrente, entre outros.
- d) Plano económico e financeiro de exploração relativo à concessão, com explicitação detalhada dos seguintes parâmetros:
- i. Procura estimada por percurso e nas rotas em referência por cada período anual da concessão;



- ii. Distribuição tarifária conforme pontos vi) e ix) da alínea c) (estimativa da procura para cada tipo de tarifa) por cada período anual da concessão;
- iii. Proveitos totais, com informação detalhada sobre os proveitos com tarifas, taxas, encargos adicionais ao preço de venda, bagagem e outros, para cada período anual da concessão;
- iv. Custos totais, subdivididos em custos fixos e variáveis, devendo ser individualizadas todas as rubricas de custos, em função da sua natureza, de acordo com a nomenclatura contabilística em vigor, e evidenciados os pressupostos que serviram de base à estimativa dos valores apresentados, entre os quais os que serviram de base ao cálculo do combustível, como referido na subalínea seguinte;
- v. Indicação do preço médio do barril do “*brent*” considerado na proposta e por cada período anual da concessão, devendo ser apresentado, caso aplicável, o contrato “*hedging fuel*”, bem como a cotação do dólar expresso em euros, e a cotação média do dólar face ao euro, que serviu de base à elaboração da proposta, reportados à data da publicação da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas no JOUE;
- e) Número ou percentagem dos membros da tripulação comercial (tripulação de cabina) que assegura as ligações e que dominam a língua portuguesa;
- f) Quadro indicativo dos meios humanos e materiais a afetar, referindo as aeronaves que constam do certificado de operador aéreo e as que estejam certificadas para operar nos aeroportos em causa, em conformidade com o especificado no Anexo I ao Caderno de Encargos, bem como as que ali figuram como reforço temporário de frota, sendo certo que estas últimas não serão consideradas para efeitos de apreciação da aptidão técnica;
- g) As tripulações que constam da Folha de Ordenados e Salários para a Segurança Social ou organismo equivalente do respetivo Estado Membro à data da publicação da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas no JOUE;
- h) Nota técnica de segurança, que deve evidenciar a forma como serão cumpridos os requisitos de segurança aplicáveis ao pessoal, às aeronaves e equipamento de voo e respetiva manutenção (identificando, se for o caso, terceiras entidades responsáveis e respetiva certificação), e às operações, bem como manuais de organização, de segurança (“*security*”), de operações e de manutenção (ou referência dos mesmos, se previamente aprovados pela ANAC);



- i) Documento no qual se indique o montante máximo exigido a título de indemnização compensatória, isento de IVA¹ em euros, em algarismos e por extenso, para o período total da concessão, a qual não poderá ser superior a € 62.500.000,00 (sessenta e dois milhões e quinhentos mil euros), bem como para cada período anual da mesma, o qual será apurado de acordo com as regras previstas nas alíneas a) e b) e com o disposto na alínea c) do n.º 2 da Cláusula Sétima do Caderno de Encargos;
- j) Nota justificativa do montante exigido a título de indemnização compensatória, para o período total da concessão, bem como para cada período anual da mesma, na qual o concorrente deve apresentar os principais pressupostos macroeconómicos, nomeadamente, a taxa de inflação, a evolução da procura, as taxas de câmbio, o preço médio do combustível, bem como outros fatores determinantes na evolução dos proveitos e dos custos durante o período de concessão;
- k) Resumo da proposta, em conformidade com o modelo constante do Anexo I ao presente Programa do Procedimento;
- l) Resumo do tarifário, procura e receita, em conformidade com o modelo constante do Anexo II ao presente Programa do Procedimento;
- m) Os concorrentes podem apresentar outros documentos que julgarem indispensáveis para efeitos de apreciação da proposta, incluindo outros elementos que contenham atributos da proposta, assim como estudos de mercado ou elementos informativos que considerem de interesse.

2. Todos os documentos a que se refere o número anterior devem ser assinados digitalmente pela pessoa ou pessoas com poderes para obrigar o concorrente, com indicação da qualidade em que assinam.

3. No caso de o concorrente ser um agrupamento, os documentos a que se refere o n.º 1 devem ser assinados pelo representante comum dos membros que o integram, caso em que devem ser juntos à proposta os instrumentos de mandato emitidos por cada um dos seus membros, ou, não existindo representante comum, devem ser assinados por todos os seus membros ou respetivos representantes.

4. Todos os documentos referidos no n.º 1 devem ser apresentados em língua portuguesa ou, não o sendo, devem ser acompanhados de tradução devidamente legalizada em relação à qual o concorrente declare aceitar a prevalência, para todos os efeitos, sobre os respetivos originais.

¹ Alínea r) do n.º 1 do artigo 14.º do Código do IVA.



12.º

DATA LIMITE DE APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS

1. As propostas e os documentos que as acompanham devem ser apresentados até às 23h59m do 62.º (sexagésimo segundo) dia, a contar da data da publicação no JOUE, da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas, no âmbito do presente procedimento.
2. O prazo fixado para apresentação de propostas é contínuo, não se suspendendo aos sábados, domingos e feriados.
3. As propostas e os documentos que as constituem são apresentados diretamente na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>, nos termos definidos no artigo 10.º do presente Programa do Procedimento.
4. Os concorrentes devem prever o tempo necessário para a inserção das propostas e documentos que as acompanham, bem como para a sua assinatura eletrónica, em função do tipo de acesso à *Internet* de que dispõem, uma vez que todo esse processo só será permitido até à hora referida no n.º 1.
5. Não são admitidas as propostas apresentadas por qualquer dos meios colocados ao dispor dos concorrentes após o prazo limite fixado nos termos do n.º 1, sendo o concorrente o único responsável por todos os atrasos que eventualmente se verificarem.
6. A data limite fixada no n.º 1 pode, a pedido dos interessados e em casos devidamente fundamentados, ser prorrogada por prazo adequado, o qual aproveita a todos os interessados.
7. Quando as retificações ou os esclarecimentos referidos no artigo 7.º sejam comunicados para além do prazo aí estabelecido, a data limite fixada no n.º 1 será prorrogada, no mínimo, por um período equivalente ao do atraso verificado.
8. Sempre que a aceitação e a retificação de erros ou de omissões referidas no artigo 7.º impliquem a alteração de aspetos fundamentais das peças do procedimento, o prazo fixado no n.º 1 será prorrogado, no mínimo, por período equivalente ao tempo decorrido desde o início daquele prazo até à comunicação das retificações ou à publicitação da decisão de aceitação de erros ou de omissões.
9. A prorrogação do prazo prevista nos números anteriores beneficia todos os interessados.



10. Nos termos do regime jurídico contido no Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, o presente concurso público internacional é cancelado caso uma ou mais transportadoras aéreas se apresentem após publicação da Nota Informativa relativa ao Convite à apresentação de propostas no JOUE, para dar início à prestação de serviços aéreos regulares operacional e economicamente sustentáveis, respeitando as obrigações de serviço público impostas para as rotas em referência e sem solicitar indemnização compensatória.

11. Nas circunstâncias previstas no número anterior, o referido cancelamento é publicitado na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt> até à data limite para apresentação de propostas fixada no n.º 1 do presente artigo.

CAPÍTULO III ANÁLISE E AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS DE ADJUDICAÇÃO

13º CONSTITUIÇÃO DO JÚRI

1. O Júri do presente concurso é constituído por 9 (nove) membros designados pelo órgão competente para a decisão de contratar, sendo 5 (cinco) efetivos, um dos quais presidirá, e 4 (quatro) suplentes.

2. O Júri é composto por elementos designados para o efeito pelo Senhor Secretário de Estado das Infraestruturas, ao abrigo da delegação de competências prevista na Resolução de Conselho de Ministros indicada no n.º 2 do artigo 3.º do presente Programa de Procedimento.

3. O Júri pode designar um secretário de entre o pessoal dos serviços de apoio à entidade adjudicante, com a aprovação do respetivo dirigente máximo.

4. Quando o considerar conveniente o órgão competente para a decisão de contratar pode designar peritos ou consultores para o apoiarem o júri do procedimento no exercício das suas funções, podendo aqueles participar, sem direito de voto, nas reuniões do júri.

14º LISTA DOS CONCORRENTES E CONSULTA DAS PROPOSTAS APRESENTADAS

1. O Júri, no dia imediato ao termo do prazo fixado no artigo 12.º para apresentação das propostas, procede à publicitação da lista dos concorrentes na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>.



2. Aos concorrentes incluídos na lista são atribuídos um *login* e uma *password*, para que possam consultar diretamente na plataforma eletrónica referida no n.º 1, todas as propostas apresentadas.

3. O interessado que não tenha sido incluído na lista dos concorrentes e tenha apresentado a sua proposta dentro do prazo, pode reclamar desse facto, no prazo de 3 (três) dias contados da publicitação da lista, tendo para o efeito que apresentar comprovativo da tempestiva apresentação da sua proposta.

4. Caso a reclamação prevista no número anterior seja deferida, mas não se encontre a proposta do reclamante, o Júri fixa-lhe um novo prazo para a apresentar, sendo aplicável, com as necessárias adaptações, o disposto nos n.ºs 1 e 2.

15.º

ANÁLISE DAS PROPOSTAS

1. As propostas dos concorrentes são analisadas e avaliadas pelo Júri, de acordo com o critério de adjudicação enunciado no artigo seguinte.

2. O Júri pode solicitar aos concorrentes todos os esclarecimentos sobre as propostas apresentadas que considere necessários para efeitos da análise e da avaliação das mesmas, podendo fixar prazos perentórios para a sua obtenção.

3. Os esclarecimentos prestados pelos respetivos concorrentes fazem parte integrante das respetivas propostas, desde que não contrariem os elementos constantes dos documentos que as constituem, não alterem ou completem os respetivos atributos, nem visem suprir omissões que determinam a sua exclusão, nos termos previstos na lei e no presente Programa do Procedimento.

4. Os pedidos do júri, bem como os respetivos esclarecimentos serão disponibilizados na plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>, utilizada pela entidade adjudicante, devendo todos os concorrentes ser imediatamente notificados desse facto.

16.º

CRITÉRIOS DE ADJUDICAÇÃO

A adjudicação é feita segundo o critério da proposta economicamente mais vantajosa, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 74.º do CCP, de acordo com o modelo de avaliação constante do Anexo III ao presente Programa do Procedimento e que faz parte integrante do mesmo.



17.º

RELATÓRIO PRELIMINAR DO JÚRI

1. O Júri elabora e apresenta ao órgão competente para a decisão de contratar, um Relatório Preliminar fundamentado, no qual deve explicitar a avaliação de cada uma das propostas, assim como a respetiva ordenação.
2. No Relatório Preliminar, o Júri deve ainda propor, fundamentadamente, a exclusão das propostas que, de acordo com o n.º 2 do artigo 70.º e com o n.º 2 do artigo 146.º do CCP, devam ser excluídas.
3. O Júri deve ainda propor, fundamentadamente, a exclusão das propostas que não sejam constituídas por qualquer dos documentos previstos no n.º 1 do artigo 11.º e nos termos ali exigidos.

18.º

PRAZO DE MANUTENÇÃO DAS PROPOSTAS

Os concorrentes são obrigados a manter a sua proposta durante um período de 180 (cento e oitenta) dias a contar do termo do prazo fixado para a apresentação das mesmas.

19.º

AUDIÊNCIA PRÉVIA

O Relatório Preliminar deve ser enviado aos concorrentes, notificando-se os mesmos para se pronunciarem, por escrito, ao abrigo do direito de audiência prévia, no prazo de 5 (cinco) dias.

20.º

RELATÓRIO FINAL

1. Cumprido o disposto no artigo anterior, o Júri elabora um Relatório Final fundamentado, no qual pondera as observações dos concorrentes efetuadas ao abrigo do direito de audiência prévia, mantendo ou modificando o teor e as conclusões do Relatório Preliminar, podendo ainda propor a exclusão de qualquer proposta se verificar, nesta fase, a ocorrência de qualquer dos motivos de exclusão previstos na lei e no presente Programa do Procedimento.
2. No caso previsto na parte final do número anterior, bem como quando do Relatório Final resulte uma alteração da ordenação das propostas constantes do Relatório Preliminar, o Júri procede a nova audiência prévia, nos termos previstos no artigo anterior, sendo subsequentemente aplicável o disposto no número anterior.



3. O Relatório Final, juntamente com os demais documentos que compõem o processo de concurso, é enviado ao órgão competente para a decisão de contratar.

4. Cabe ao órgão competente para a decisão de contratar decidir sobre a aprovação de todas as propostas contidas no Relatório Final, nomeadamente, para efeitos de adjudicação.

21.º

NOTIFICAÇÃO DA ADJUDICAÇÃO

1. A decisão de adjudicação deve ser notificada em simultâneo a todos os concorrentes, nos termos do artigo 77.º do CCP.

2. Juntamente com a notificação da decisão de adjudicação, o órgão competente para a decisão de contratar deve notificar o adjudicatário para:

- a) Apresentar os documentos de habilitação exigidos nos termos do disposto no artigo 24.º;
- b) Prestar caução nos termos do disposto no artigo 25.º, indicando expressamente o seu valor, e
- c) Se pronunciar sobre a minuta do contrato.

3. As notificações referidas nos números anteriores devem ser acompanhadas do Relatório Final de análise das propostas.

22.º

ADJUDICAÇÃO DE PROPOSTA APRESENTADA POR UM AGRUPAMENTO

1. Se a adjudicação recair em proposta apresentada por um agrupamento, todas as entidades que o compõem, e apenas estas, depois de lhes ser notificada a adjudicação, mas antes da celebração do Contrato, devem associar-se na modalidade de consórcio externo, em regime de responsabilidade solidária entre os consorciados e entre estes e o consórcio, ou em agrupamento complementar de empresas, em regime de responsabilidade solidária entre os agrupados e entre estes e o agrupamento.

2. O contrato de consórcio deve indicar a empresa que exercerá a função de chefe de consórcio, devendo-lhe ser conferidos, no mesmo ato, e por procuração, os poderes a que refere o n.º 1 do artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 231/81, de 28 de julho, e ainda os poderes especiais para receber da Entidade Adjudicante e dela dar quitação de quaisquer quantias que devam ser pagas às consorciadas em execução do Contrato.



23.º

CADUCIDADE DA ADJUDICAÇÃO

1. A adjudicação caduca, entre outras situações, quando por facto que lhe seja imputável o adjudicatário:

- a) Não entregue a documentação prevista no artigo seguinte no prazo fixado para o efeito ou quando não entregue essa documentação em língua portuguesa ou acompanhada de tradução devidamente legalizada, com exceção dos documentos indicados no n.º 2 do artigo 24.º do presente Programa do Procedimento, que poderão ser redigidos em língua inglesa, conforme previsto no artigo 58.º do CCP;
- b) Não preste a caução a que se refere o artigo 25.º, em tempo e nos termos estabelecidos nessa disposição e no CCP;
- c) Não compareça no dia, hora e locais fixados para a outorga do contrato;
- d) No caso de o adjudicatário ser um agrupamento, se os seus membros não se tiverem associado nos termos previstos no artigo anterior.

2. Nos casos previstos no número anterior, o órgão competente para a decisão de contratar deve adjudicar a proposta graduada em lugar subsequente.

CAPÍTULO IV

HABILITAÇÃO E PRESTAÇÃO DE CAUÇÃO

24.º

DOCUMENTOS DE HABILITAÇÃO

1. O adjudicatário deve entregar, no prazo de 5 (cinco) dias úteis a contar da notificação da decisão de adjudicação, os seguintes documentos de habilitação:

- a) Declaração emitida em conformidade com o modelo constante do Anexo IV ao presente Programa do Procedimento e conforme referido na alínea a) do n. 1 do artigo 81.º do CCP;
- b) Documentos comprovativos de que não se encontra nas situações previstas nas alíneas b), d), e) e h) do n.º 1 do artigo 55.º do referido CCP;
- c) Licença de exploração de transporte aéreo válida, emitida nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, na sua redação atual, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade,



- d) Certificado de operador aéreo válido e adequado à exploração das rotas a concurso, atribuído nos termos da legislação da União Europeia em vigor, e que nele constem as aeronaves devidamente certificadas para a operação, com uma capacidade da configuração de transporte necessária ao cumprimento das obrigações de serviço público constantes do Anexo I ao Caderno de Encargos, constantes da proposta, devendo estas ser detidas pelo adjudicatário, em regime de propriedade ou de locação, nos termos da legislação europeia e nacional em vigor;
- e) Manual de Voo do Avião, na parte que ateste o cumprimento dos requisitos requeridos às aeronaves referidas na alínea anterior;
- f) Manual de Operações, Parte A e D (ou referência do mesmo, se aprovado pela ANAC);
- g) Programa de Segurança (*security*) do Operador devidamente homologado pela autoridade apropriada;
- h) Seguros contratados.

2. Todos os documentos de habilitação devem ser redigidos em língua portuguesa ou acompanhados de tradução devidamente legalizada, com exceção dos mencionados nas alíneas c), d), e), f), g) e h) do número anterior, que poderão ser redigidos em língua inglesa, conforme previsto no artigo 58.º do CCP. No entanto, poderá ser solicitado ao adjudicatário, por motivo devidamente justificado, a entrega dos seguros contratados redigidos em língua portuguesa ou acompanhados de tradução devidamente legalizada.

3. Caso se detetem irregularidades nos documentos apresentados no âmbito dos números anteriores do presente artigo, que possam levar à caducidade da adjudicação, nos termos do artigo 86.º do CCP, tem o adjudicatário o prazo de 5 (cinco) dias para supressão dessas mesmas irregularidades.

4. O Adjudicatário deve apresentar reprodução dos documentos de habilitação através da plataforma eletrónica de contratação pública <https://www.acingov.pt>. Quando os documentos de habilitação se encontrem disponíveis na internet o Adjudicatário pode, em substituição da apresentação da sua reprodução, indicar ao órgão competente para a decisão de contratar o endereço do sítio onde aqueles podem ser consultados bem como a informação necessária para essa consulta, desde que os referidos sítios e documentos aí constantes, estejam redigidos em língua portuguesa, salvo a exceção contemplada no n.º 2 supra.



5. O órgão competente para a decisão de contratar pode sempre exigir ao adjudicatário, no prazo que fixar para o efeito, a apresentação dos originais de quaisquer documentos cuja reprodução tenha sido apresentada nos termos do disposto no n.º 4 do presente artigo, em caso de dúvida fundada sobre o conteúdo ou autenticidade destes.

6. Sem prejuízo da participação à entidade competente para efeitos de procedimento criminal, a falsificação de qualquer documento de habilitação ou a prestação culposa de falsas declarações determina a caducidade da adjudicação.

7. Quando o Adjudicatário seja um agrupamento, os documentos referidos nas alíneas a) e b) do número 1 devem ser apresentados por todos os membros que o integram.

25º CAUÇÃO

1. Para garantir a celebração do contrato, assim como o exato e pontual cumprimento das obrigações legais e contratuais que assume com essa celebração, incluindo as relativas ao pagamento de penas contratuais, é exigida ao adjudicatário a prestação de caução correspondente a 5% (cinco por cento) do preço contratual relativo aos 5 (cinco) anos da concessão, ou 10% (dez por cento) daquele preço, quando o preço total resultante da proposta adjudicada seja considerado anormalmente baixo.

2. A caução a que se refere o número anterior deve ser prestada:

- a) Por depósito em dinheiro ou em títulos emitidos ou garantidos pelo Estado Português, em nome da Entidade Adjudicante; ou
- b) Mediante garantia bancária ou seguro-caução.

3. A caução a que se refere o n.º 1 deve ser prestada no prazo de 10 (dez) dias a contar da notificação da decisão de adjudicação, devendo o adjudicatário comprovar essa prestação junto da Entidade Adjudicante no dia imediatamente subsequente.

CAPÍTULO V CONTRATO

26º APROVAÇÃO E ACEITAÇÃO DA MINUTA DO CONTRATO

1. A minuta do Contrato aprovada pelo órgão competente para a decisão de contratar em simultâneo com a decisão de adjudicação, nos termos do artigo 98.º do CCP, é notificada



ao adjudicatário nos termos do artigo 100.º do CCP, devendo ser assinalados expressamente os ajustamentos propostos nos termos do artigo 99.º do referido Código.

2. A minuta do Contrato a celebrar e os ajustamentos propostos consideram-se aceites pelo adjudicatário quando haja aceitação expressa ou quando não haja reclamação nos 5 (cinco) dias subsequentes à respetiva notificação.

3. Os ajustamentos ao contrato que sejam aceites pelo adjudicatário nos termos do número anterior, devem ser notificados a todos os concorrentes cujas propostas não tenham sido excluídas.

27º

RECLAMAÇÕES CONTRA A MINUTA

1. São admissíveis reclamações contra a minuta quando dela constem obrigações que contrariem ou que não constem dos documentos que integram o contrato de concessão nos termos do disposto nos n.ºs 2 e 5 do artigo 96.º do CCP ou ainda a recusa dos ajustamentos propostos.

2. Em caso de reclamação, o órgão que aprovou a minuta notifica o adjudicatário da sua decisão, no prazo de 10 (dez) dias a contar da receção da reclamação, equivalendo o silêncio à rejeição da reclamação.

3. Os ajustamentos propostos que tenham sido recusados pelo adjudicatário não fazem parte integrante do Contrato.

28º

CELEBRAÇÃO DO CONTRATO ESCRITO

1. O Contrato deve ser celebrado no prazo de 30 (trinta) dias contados da data da aceitação da minuta ou da decisão sobre a reclamação, nos termos do n.º 1 do artigo 104.º do CCP.

2. No caso de assinatura presencial do contrato, o órgão competente para a decisão de contratar comunica ao adjudicatário, com a antecedência mínima de 5 (cinco) dias, a data, a hora e o local em que ocorrerá a respetiva outorga.

3. No caso de assinatura por meios eletrónicos a outorga e remessa do contrato ocorrerá no prazo de três dias.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS

29º



ENCARGOS

Constituem encargos e correm por conta dos concorrentes todas as despesas inerentes à preparação da proposta e à celebração do contrato.

30º

LEGISLAÇÃO APLICÁVEL

Ao presente concurso aplica-se o disposto no Regulamento (CE) nº 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, no Decreto-Lei nº 138/99, de 23 de abril, com a última redação introduzida pela Lei nº 14/2011, de 2 de maio, bem como, a tudo o que não esteja especialmente previsto no presente programa, o CCP, aprovado pelo Decreto-Lei nº 18/2008, de 29 de janeiro, na última redação.



ANEXO I

(a que se refere a alínea k) do n.º 1 do artigo 11.º do Programa do Procedimento)

RESUMO DA PROPOSTA

0 Identificação da Empresa e Aeronave			
0.1	Empresa Proponente		
0.2	Modelo de Aeronave afeto à proposta		
0.3	N.º de Lugares		
1	Valor das Indemnizações Compensatórias exigidas ao Estado	Valor	Unidade
1.1	Indeminizações Compensatórias (IC) Ano 1		(€)
1.2	Indeminizações Compensatórias (IC) Ano 2		(€)
1.3	Indeminizações Compensatórias (IC) Ano 3		(€)
1.4	Indeminizações Compensatórias (IC) Ano 4		(€)
1.5	Indeminizações Compensatórias (IC) Ano 5		(€)
2	Tarifário (completar com Anexo específico do tarifário)	Valor	Unidade
2.1	Estimativa de Receita total das tarifas (sem taxas, sem iva), por rota - Ano 1		(€)
2.2	Estimativa de Receita total das tarifas (sem taxas, sem iva), por rota - Ano 2		(€)
2.3	Estimativa de Receita total das tarifas (sem taxas, sem iva), por rota - Ano 3		(€)
2.4	Estimativa de Receita total das tarifas (sem taxas, sem iva), por rota - Ano 4		(€)
2.5	Estimativa de Receita total das tarifas (sem taxas, sem iva), por rota - Ano 5		(€)
2.6	Estimativa de procura de passageiros, por rota - Ano 1		(nº passageiros)
2.7	Estimativa de procura de passageiros, por rota - Ano 2		(nº passageiros)
2.8	Estimativa de procura de passageiros, por rota - Ano 3		(nº passageiros)
2.9	Estimativa de procura de passageiros, por rota - Ano 4		(nº passageiros)
2.10	Estimativa de procura de passageiros, por rota - Ano 5		(nº passageiros)
3	Qualidade do Serviço a Prestar	Valor	Unidade
3.1	Número de Frequências Semanais de ida e volta		
3.2	N.º Frequências oferecidas, por rota - Ano 1		(Nº frequências)
3.3	N.º Frequências oferecidas, por rota - Ano 2		(Nº frequências)



3.4	N.º Frequências oferecidas, por rota - Ano 3		(Nº frequências)
3.5	N.º Frequências oferecidas, por rota - Ano 4		(Nº frequências)
3.6	N.º Frequências oferecidas, por rota - Ano 5		(Nº frequências)
3.7	Nº de Lugares Oferecidos		
3.8	N.º Lugares Oferecidos, por rota - Ano 1		(nº lugares)
3.9	N.º Lugares Oferecidos, por rota - Ano 2		(nº lugares)
3.10	N.º Lugares Oferecidos, por rota - Ano 3		(nº lugares)
3.11	N.º Lugares Oferecidos, por rota - Ano 4		(nº lugares)
3.12	N.º Lugares Oferecidos, por rota - Ano 5		(nº lugares)



ANEXO II

(a que se refere a alínea l) do n.º 1 do artigo 11.º do Programa do Procedimento)

RESUMO DO TARIFÁRIO, PROCURA E RECEITA - POR ROTA

	(A) Valor Unitário da Tarifa (sem taxas nem IVA)					(B) Estimativa de procura					Estimativa de Receita (A * B)				
	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5	Ano 1	Ano 2	Ano 3	Ano 4	Ano 5
Listagem de Tarifas	(€)	(€)	(€)	(€)	(€)	(pax)	(pax)	(pax)	(pax)	(pax)	(€)	(€)	(€)	(€)	(€)
Tarifa Classe Económica - sem restrições															
Tarifas Semi-flexíveis.															
Tarifa ...															
Tarifa...															
Entre a RAA e o continente português															
Residente e residente equiparado															
Tarifa Classe Económica - sem restrições															



ANEXO III

(a que se refere o artigo 16.º do Programa do Procedimento)

MODELO DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS

1. A avaliação será feita segundo os seguintes fatores:

- a) Valor das indemnizações compensatórias exigidas ao Estado – I, e
- b) Qualidade do serviço a prestar – Q

2. 1.º Fator – **Indemnização compensatória exigida ao Estado (I)**

Este critério é valorado em termos percentuais, para o período da concessão, pela seguinte fórmula:

$$I = (1-IC/MaxIC) * 100$$

Em que,

IC= Valor da indemnização compensatória exigido pelo concorrente em análise, para o período da concessão.

MaxIC = Valor máximo da indemnização compensatória a pagar pela entidade adjudicante, que corresponde ao preço base do presente procedimento.

3. 2.º Fator - **Qualidade do serviço a prestar - (Q)**

Este fator é valorado, para cada uma das rotas, durante o período da concessão, recorrendo a dois subfactores: (i) número de frequências de ida e volta e (ii) número de lugares oferecidos, calculado com a seguinte fórmula:

$$Q = 1,50FQ + 1,00LQ$$

1.º subfactor – **Nº de frequências de ida e volta (FQ)**

Este subfactor tem em consideração o número de frequências a serem oferecidas, em cada uma das rotas concessionadas, durante o período da concessão.

O valor atribuído a **FQ** é calculado através da seguinte fórmula:



$$FQ = [1 - (1.040/Fofr_1 + 1.300/Fofr_2 + 520/Fofr_3 + 520/Fofr_4 + 260/Fofr_5) / 5] * 100$$

Em que,

Fofr₁, Fofr₂, Fofr₃, Fofr₄, Fofr₅ = n.º de frequências a oferecer em cada uma das rotas concessionadas, durante o período da concessão, na proposta em análise

r₁ = rota Lisboa/Horta/Lisboa

r₂ = rota Funchal/Ponta Delgada/Funchal

r₃ = rota Lisboa/Santa Maria/Lisboa

r₄ = rota Lisboa/Pico/Lisboa

r₅ = rota Funchal/Terceira/Funchal

1.040* = valor de referência do n.º de frequências mínimas a oferecer durante o período da concessão na rota Lisboa/Horta/Lisboa

1.300* = valor de referência do n.º de frequências mínimas a oferecer durante o período da concessão na rota Funchal/Ponta Delgada/Funchal

520* = valor de referência do n.º de frequências mínimas a oferecer durante o período da concessão nas rotas Lisboa/Santa Maria/Lisboa e Lisboa/Pico/Lisboa

260* = valor de referência do n.º de frequências mínimas a oferecer durante o período da concessão na rota Funchal/Terceira/Funchal

* Valores de referência tendo como pressuposto que cada período anual da concessão tem 52 semanas

2.º subfactor - N.º de lugares oferecidos (LQ)

Este subfactor tem em consideração o número de lugares a serem oferecidos em cada uma das rotas concessionadas, durante o período da concessão.

O valor atribuído a LQ é calculado através da seguinte fórmula:

$$LQ^* = [1 - (375.000/Lofr_1 + 170.000/Lofr_2 + 75.000/Lofr_3 + 100.000/Lofr_4 + 75.000/Lofr_5) / 5] * 100$$

Em que,

Lof = n.º de lugares oferecidos em cada uma das rotas concessionadas, durante o período da concessão, na proposta em análise



r_1 = rota Lisboa/Horta/Lisboa

r_2 = rota Funchal/Ponta Delgada/Funchal

r_3 = rota Lisboa/Santa Maria/Lisboa

r_4 = rota Lisboa/Pico/Lisboa

r_5 = rota Funchal/Terceira/Funchal

375.000* = valor de referência da capacidade a oferecer, durante o período da concessão, na rota Lisboa/Horta/Lisboa

212.500* = valor de referência da capacidade a oferecer, durante o período da concessão, na rota Funchal/Ponta Delgada/Funchal

75.000* = valor de referência da capacidade a oferecer, durante o período da concessão, na rota Lisboa/Santa Maria/Lisboa

100.000* = valor de referência da capacidade a oferecer, durante o período da concessão, na rota Lisboa/Pico/Lisboa

37.500* = valor de referência da capacidade a oferecer, durante o período da concessão, na rota Funchal/Terceira/Funchal

* Valores de referência de acordo com as Capacidades Globais Mínimas de Lugares por ano.

5. Obtidas as fórmulas e obtidos os resultados para os dois fatores (I e Q) são-lhes atribuídos os seguintes pesos:

70/100 para I

30/100 para Q

Ou seja, a pontuação final de cada proposta resultará da aplicação da seguinte fórmula:

$$P = (0,70 * I) + (0,30 * Q)$$

sendo constituída, em seguida, a matriz classificativa cujos valores são diretamente comparáveis, por se tratar de valores percentuais.

PROPOSTAS	FATORES		VALOR FINAL
	I	Q	
P_1			
P_2			
...			



P_n			
-------	--	--	--

6. As propostas serão hierarquizadas em função da pontuação final, calculada nos termos da fórmula prevista no ponto anterior, obtendo a melhor classificação a proposta que apresentar um valor total mais elevado e assim sucessivamente.

No caso de se verificarem pontuações finais idênticas, classificadas em primeiro lugar será selecionada a proposta que obtiver, sucessivamente, a maior pontuação no 1.º fator – valor da indemnização compensatória exigida ao Estado (I) e no 2.º fator – Qualidade da proposta (Q), por esta ordem.

Nota: Todas as pontuações a atribuir em cada fator ou subfactor são arredondadas à milésima.



ANEXO IV

(a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 24º do Programa do Procedimento)

Modelo de Declaração – Anexo II do CCP

[a que se refere a alínea a) do n.º 1 do artigo 81.º do Código dos Contratos Públicos]

1 – ... (*nome, número de documento de identificação e morada*), na qualidade de representante legal de (1) ... (*firma, número de identificação fiscal e sede ou, no caso de agrupamento concorrente, firmas, números de identificação fiscal e sedes*), adjudicatário(a) no procedimento de concurso público para a adjudicação da exploração em regime de concessão dos serviços aéreos regulares nas rotas Lisboa/ Horta/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Terceira/Funchal, declara, sob compromisso de honra, que a sua representada (2) não se encontra em nenhuma das situações previstas no n.º 1 do artigo 55.º do Código dos Contratos Públicos.

2 – O declarante junta em anexo [ou indica... como endereço do sitio da Internet onde podem ser consultados (3)] os documentos comprovativos de que a sua representada (4) não se encontra nas situações previstas nas alíneas b), d), e) e i) do n.º 1 do artigo n.º 55 do Código dos Contratos Públicos.

3 – O declarante tem pleno conhecimento de que a prestação de falsas declarações implica a caducidade da adjudicação e constitui contraordenação muito grave, nos termos do artigo 456.º do Código dos Contratos Públicos, a qual pode determinar a aplicação da sanção acessória de privação do direito de participar, como candidato, como concorrente ou como membro de agrupamento candidato ou concorrente, em qualquer procedimento adotado para a formação de contratos públicos, sem prejuízo da participação à entidade competente para efeitos de procedimento criminal.

...(local),... (data) ... [assinatura (5)].

(1) Aplicável apenas a concorrentes que sejam pessoas coletivas.

(2) No caso de o concorrente ser uma pessoa singular, suprimir a expressão «a sua representada».

(3) Acrescentar as informações necessárias à consulta se for o caso.



(4) No caso de o concorrente ser uma pessoa singular, suprimir a expressão «a sua representada».

(5) Nos termos do disposto nos n.ºs 4 e 5 do artigo 57.º.

ANEXO III

(A que se refere o n.º 3)

CADERNO DE ENCARGOS

CONCURSO PÚBLICO INTERNACIONAL PARA A ADJUDICAÇÃO DA EXPLORAÇÃO DOS SERVIÇOS AÉREOS REGULARES, EM REGIME DE CONCESSÃO, NAS ROTAS LISBOA/HORTA/LISBOA, FUNCHAL/PONTA DELGADA/FUNCHAL, LISBOA/SANTA MARIA/LISBOA, LISBOA/PICO/LISBOA E FUNCHAL/TERCEIRA/FUNCHAL

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

CLÁUSULA PRIMEIRA

(Objeto e âmbito da concessão)

1. O presente Caderno de Encargos compreende as cláusulas a incluir no Contrato a celebrar na sequência da adjudicação a efetuar pelo Estado Português no âmbito do “Concurso Público Internacional para a Celebração do Contrato de Concessão dos Serviços Aéreos Regulares nas rotas Lisboa/ Horta/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Terceira/Funchal”.

2. A presente concessão tem por objeto a exploração de serviços aéreos regulares sujeitos a obrigações de serviço público, por forma a assegurar a satisfação permanente de padrões adequados de continuidade, regularidade, qualidade, quantidade e condições de aplicação tarifária na rota concessionada, nos termos e condições, constantes do Anexo I ao presente Caderno de Encargos.

3. A exploração pela CONCESSIONÁRIA dos referidos serviços aéreos regulares sujeitos a obrigações de serviço público, cingir-se-á à exploração das rotas Lisboa/ Horta/Lisboa, Funchal/Ponta Delgada/Funchal, Lisboa/Santa Maria/Lisboa, Lisboa/Pico/Lisboa e Funchal/Terceira/Funchal, nos termos a fixar no Contrato.

CLÁUSULA SEGUNDA

(Contrato)



1. O Contrato integra, para além do clausulado contratual, os seguintes documentos:

- a) Os suprimentos dos erros e omissões das peças do procedimento, identificados pelos concorrentes, desde que os mesmos tenham sido expressamente aceites pelo órgão competente para a decisão de contratar;
- b) Os esclarecimentos e as retificações prestados, nos termos do artigo 50.º do Código dos Contratos Públicos (adiante designado CCP) e do artigo 7.º do Programa do Procedimento;
- c) O Caderno de Encargos e seus anexos;
- d) A proposta adjudicada;
- e) Os esclarecimentos sobre a proposta adjudicada prestados pelo adjudicatário.

2. Na fase de concurso e até à assinatura do Contrato:

- a) Em caso de divergência entre os documentos referidos no número anterior e o clausulado da minuta de contrato, prevalecem os primeiros, salvo quanto aos ajustamentos propostos de acordo com o disposto no artigo 99.º do CCP e aceites pelo adjudicatário nos termos do disposto no artigo 101.º desse Código;
- b) Em caso de contradição entre os anexos, prevalecem uns sobre os outros, pela ordem de prevalência de a) para e) referido no n.º 1.

3. Na fase de execução do Contrato:

- a) Em caso de divergência entre os documentos referidos no n.º 1, a prevalência é determinada pela ordem pela qual são indicados nesse número.
- b) Em caso de contradição entre os anexos, prevalecem uns sobre os outros, pela ordem de prevalência de a) para e).

CLÁUSULA TERCEIRA

(Duração da concessão e início da vigência do contrato)

1. Em conformidade com as disposições constantes do n.º 9 do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, na sua redação atual, a concessão da exploração das rotas concessionadas terá a duração de 5



(cinco) anos, e inicia a sua vigência a 1 de setembro de 2025 ou no quinto dia útil seguinte à data da notificação da declaração de conformidade, ou do visto, concedido pelo Tribunal de Contas, em sede de fiscalização prévia a que está sujeito o Contrato, consoante o que ocorrer em último lugar.

2. O início da vigência do Contrato é coincidente com o início da prestação efetiva dos serviços objeto do mesmo.

3. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a desenvolver todas as ações tendentes a assegurar o cumprimento do início efetivo da exploração, nos termos do Contrato.

CLÁUSULA QUARTA

(Impossibilidade de prorrogação)

O prazo da Concessão estabelecido na cláusula anterior não poderá ser prorrogado, salvo nos termos previstos no n.º 3 da Cláusula Trigésima Nona e no n.º 3 da Cláusula Quadragésima do presente Caderno de Encargos.

CLÁUSULA QUINTA

(Intervenção do CONCEDENTE)

Salvo o disposto na alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, com a redação conferida pelo Decreto-Lei n.º 77/2014, de 14 de maio, que permite legalmente ao Concedente a delegação de poderes de gestão na execução do Contrato de Concessão, e sempre que não se preveja quer no Contrato de Concessão, quer em quaisquer documentos mencionados na Cláusula Segunda, a intervenção expressa do CONCEDENTE, considerar-se-á competentes, em representação do mesmo, os órgãos da Autoridade Nacional da Aviação Civil (adiante designada ANAC).

CLÁUSULA SEXTA

(Exclusividade e Princípios)

1. A exploração dos serviços aéreos regulares nas rotas objeto da presente concessão caberá à CONCESSIONÁRIA em regime de exclusividade.

2. O regime de exclusividade terá, como condição de vigência, a obrigação da CONCESSIONÁRIA fazer a exploração efetiva dos serviços aéreos regulares nas rotas concessionadas e dar integral cumprimento às obrigações de serviço público, com observância das cláusulas do Contrato.



3. A CONCESSIONÁRIA está ainda sujeita aos princípios estabelecidos no artigo 429.º do CCP.

CLÁUSULA SÉTIMA

(Bens que integram a concessão)

1. Consideram-se afetos à presente Concessão todos os bens materiais valorizados segundo o critério contabilístico “justo valor”², de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística em vigor, próprios ou alheios, incluídos na proposta da CONCESSIONÁRIA, bem como todos aqueles que vierem a revelar-se necessários à execução integral do Contrato, desde que, numa e noutra situação, sejam indispensáveis para o adequado desenvolvimento da Concessão, sem prejuízo do cumprimento de todas as disposições aplicáveis em matéria de segurança.

2. Cabe à CONCESSIONÁRIA a prova da adequação desses bens para a exploração das obrigações de serviço público.

3. Os bens materiais a afetar à exploração dos serviços aéreos concessionados poderão ser substituídos pela CONCESSIONÁRIA, apenas na medida em que a exploração dos serviços concessionados não seja, sob qualquer forma, posta em causa, e desde que os bens substitutos apresentem condições de operacionalidade, qualidade e funcionamento, no mínimo, equivalentes às dos bens substituídos e não onerem a concessão.

4. Ocorrendo alguma das situações referidas no número anterior, tal facto deverá ser comunicado pela CONCESSIONÁRIA ao CONCEDENTE e à ANAC, num prazo de 8 (oito) dias seguidos, após a sua verificação.

5. Os bens materiais a afetar à exploração dos serviços aéreos concessionados apenas poderão ser alienados ou onerados pela CONCESSIONÁRIA, nos termos e nas condições previstas nos n.ºs 4 a 7 do artigo 419.º do CCP.

CAPÍTULO II

OBRIGAÇÕES DE SERVIÇO PÚBLICO

CLÁUSULA OITAVA

(Objetivos das obrigações impostas)

² “Justo valor” é a quantia pela qual um ativo pode ser trocado ou um passivo liquidado, entre partes conhecedoras e dispostas a isso, numa transação em que não exista relacionamento entre elas, tratando-se de um conceito em utilização desde a publicação da Diretriz Contabilística n.º 1/91, de 8 de agosto.



1. A imposição de obrigações de serviço público aplicada aos serviços aéreos regulares nas rotas, objeto da presente concessão visa sobretudo o seguinte:

- a) Garantia de um número mínimo de frequências;
- b) Garantia relativa à categoria de aeronaves utilizadas;
- c) Garantia de capacidade de transporte de passageiros, carga e correio;
- d) Garantia de limites mínimos de capacidades;
- e) Garantia ao nível da segurança aérea;
- f) Fixação de uma estrutura tarifária mais favorável aos utentes, e
- g) Continuidade e pontualidade dos serviços.

2. A imposição das obrigações de serviço público aplicada às rotas concessionadas constitui para a CONCESSIONÁRIA a obrigação de cumprir, escrupulosa e integralmente as obrigações de serviço público constantes do Anexo I ao presente Caderno de Encargos, assim como o disposto no Contrato, e ainda as obrigações da CONCESSIONÁRIA em matéria de seguros.

CAPÍTULO III EXPLORAÇÃO

SECÇÃO I PLANO DE EXPLORAÇÃO

CLÁUSULA NONA

(Frequências, capacidade e equipamentos)

1. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir integralmente o seu plano de frequências de voos, de garantia de limites mínimos de capacidade e de equipamentos postos ao serviço da exploração compreendida na concessão, nos exatos termos fixados no Anexo I ao presente Caderno de Encargos.

2. Serão oferecidas, pela CONCESSIONÁRIA, frequências adicionais para fazer face a tráfego extraordinário, gerado, nomeadamente, pelas festividades religiosas e eventos desportivos e culturais. A taxa de ocupação de cada um desses voos adicionais não deverá ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento).



CLÁUSULA DÉCIMA

(Interrupção temporária das ligações)

No caso de as ligações aéreas serem temporariamente interrompidas devido à ocorrência de condições imprevisíveis, de força maior ou outras não imputáveis à CONCESSIONÁRIA, a capacidade programada deverá ser reforçada em, pelo menos, 60% (sessenta por cento), a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA

(Tarifário)

A CONCESSIONÁRIA obriga-se a cumprir e a executar a estrutura tarifária constante da sua proposta e das obrigações fixadas no Anexo I ao presente Caderno de Encargos.

CLÁUSULA DÉCIMA SEGUNDA

(Continuidade e pontualidade)

1. Salvo em caso de força maior, o número de voos cancelados por razões diretamente imputáveis à transportadora não deve exceder, por cada estação IATA, 2% (dois por cento) do número de voos programados, para o período respeitante, considerando-se que estas situações se reportam à decisão de não realização de um voo programado nas 72 horas anteriores ao horário previsto e em que, pelo menos, um lugar foi reservado.
2. Sem prejuízo do anteriormente referido, a transportadora aérea poderá cancelar as frequências programadas, até 15 (quinze) dias antes da data prevista para a realização das mesmas, quando se verifique que a ocupação da frequência é muito baixa (<15%).
3. O cancelamento destes voos não será tido em conta, em termos de continuidade dos serviços, desde que seja garantida a proteção similar aos passageiros.
4. Salvo em caso de força maior, os atrasos superiores a 15 (quinze) minutos diretamente imputáveis à CONCESSIONÁRIA não devem afetar mais de 15% (quinze por cento) dos voos referentes a cada estação IATA.

CLÁUSULA DÉCIMA TERCEIRA

(Meios humanos e materiais afetos à exploração)

1. Os meios humanos e materiais a afetar pela CONCESSIONÁRIA à exploração dos serviços aéreos compreendidos na presente Concessão são os que se encontram especificados na sua proposta.



2. Os meios próprios ou alheios a utilizar pela CONCESSIONÁRIA, assim como a forma de contratação dos mesmos, são os que constam da sua proposta, devendo sempre ser respeitada a Cláusula Sétima do presente Caderno de Encargos.

3. Face à especificidade destas ligações, a maioria dos membros da tripulação comercial (tripulação de cabina) a afetar pela CONCESSIONÁRIA à exploração dos serviços aéreos regulares objeto do contrato deve falar e compreender a língua portuguesa.

CLÁUSULA DÉCIMA QUARTA

(Sistemas de reservas)

A CONCESSIONÁRIA obriga-se a assegurar a gestão e o controlo de reservas através de sistema(s) informatizado(s), que permite(am) estabelecer voos em parceria com transportadoras aéreas que operem para as Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira e a implementação do bilhete corrido nos termos e condições especificados na sua proposta.

CLÁUSULA DÉCIMA QUINTA

(Aprovação do plano)

1. A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à aprovação da ANAC um plano de exploração dos serviços aéreos concessionados, de forma a que esta se pronuncie sobre o mesmo, nos prazos a seguir indicados e que deverá conter:

a) Programa detalhado dos serviços a oferecer, especificando dia de operação, número de identificação dos voos, horário e tipo de aeronaves (marca, modelo e capacidade, em termos de lugares e carga, certificada para o tipo de aeronave (avião) em causa), abrangendo o período remanescente da estação IATA em curso à data do início da concessão, a apresentar antes do início da exploração;

b) Plano de frequências, capacidades e faixas horárias dos voos a realizar entre o termo da estação IATA indicada na alínea anterior e o fim da vigência da concessão, a precisar nos moldes definidos na alínea anterior, relativo a cada estação IATA, a apresentar até 30 (trinta) dias antes do início da estação em causa.

2. A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à aprovação da ANAC, a capacidade mínima anual para os 2.º, 3.º, 4.º e 5.º anos da exploração, na primeira quinzena subsequente ao final de cada ano de exploração, apresentando o cálculo da mesma, fundamentado com elementos estatísticos detalhados por períodos mensais.



3. A CONCESSIONÁRIA deverá realizar voos adicionais ao plano de exploração dos serviços aéreos concessionados, enquadráveis no âmbito da Cláusula Nona do presente Caderno de Encargos.

4. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a realização de voos adicionais referidos no número anterior, nos termos do Anexo I ao Caderno de Encargos, carece de aprovação prévia da ANAC, devendo, para o efeito, a CONCESSIONÁRIA proceder à apresentação de um pedido devidamente justificado.

5. O pedido de autorização a apresentar à ANAC deverá, igualmente, especificar o dia de operação, o número de identificação dos voos, o horário e o tipo de aeronaves (marca, modelo e capacidade máxima da configuração interior, certificadas para o tipo de aeronave em causa).

6. A CONCESSIONÁRIA obriga-se, desde já, a acatar as determinações da ANAC relativamente ao plano de exploração, bem como, à realização de voos adicionais ao referido plano de exploração, com vista ao bom cumprimento do Contrato de Concessão.

SECÇÃO II

RECURSO À SUBCONTRATAÇÃO

CLÁUSULA DÉCIMA SEXTA

(Admissibilidade)

1. A CONCESSIONÁRIA poderá, a título excecional, sem onerar a concessão, subcontratar em regime de leasing, para a exploração dos serviços aéreos concessionados, outras aeronaves, quando tal se revele objetivamente necessário para dar cumprimento ao plano de exploração apresentado.

2. Não obstante o recurso à subcontratação referida no número anterior, é da exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA o cumprimento de todas as obrigações decorrentes da presente concessão.

3. Sem prejuízo do disposto no número 1 antecedente, o recurso à subcontratação por parte da CONCESSIONÁRIA só é admissível depois de previamente autorizado pela ANAC, nos termos da legislação e regulamentos aplicáveis.

4. A CONCESSIONÁRIA poderá utilizar aeronaves com uma capacidade máxima de configuração interior superior à constante da sua proposta, quando tal recurso seja permitido pela legislação e regulamentos aplicáveis, apenas, para acomodar o aumento pontual dos níveis da procura, que não possam ser satisfeitos nos termos do plano de exploração dos serviços aprovado, o que deverá ser justificado com a apresentação de



reporte do seu sistema de reserva, não podendo nessas situações o coeficiente médio de ocupação ser inferior a 75% (setenta e cinco por cento).

SECÇÃO III CESSÃO DA POSIÇÃO CONTRATUAL

CLÁUSULA DÉCIMA SÉTIMA (Admissibilidade)

No decurso da execução do Contrato, o CONCEDENTE pode, a pedido fundamentado da CONCESSIONÁRIA, autorizar a cessão da correspondente posição contratual, nos termos previstos na alínea a) do n.º 2 e n.º 6 do artigo 318.º do CCP.

SECÇÃO IV VENDA DE BILHETES

CLÁUSULA DÉCIMA OITAVA (Estabelecimentos e agências de venda)

Todos os estabelecimentos, agências de venda e sítio da *Internet* da CONCESSIONÁRIA aptos para a comercialização de bilhetes de transporte aéreo para as rotas abrangidas pela presente concessão procederão à venda dos bilhetes de acordo com os valores contratados e em conformidade com as condições gerais de aplicação da estrutura tarifária constantes da proposta apresentada e das obrigações fixadas no Anexo I ao presente Caderno de Encargos.

SECÇÃO V SISTEMA DE GARANTIA DE QUALIDADE

CLÁUSULA DÉCIMA NONA (Sistema de Garantia de Qualidade)

1. A CONCESSIONÁRIA, até à data do início efetivo da exploração, deverá conceber, definir e adotar um sistema de garantia de qualidade, devidamente documentado por um plano de qualidade e por um manual de procedimentos, aí se especificando as metas, parâmetros e os critérios que estruturarão a sua atuação em matéria de qualidade, bem como os respetivos sistemas de controlo.

2. O sistema de garantia de qualidade deverá estar conforme com os requisitos mínimos constantes das Cláusulas Vigésima a Vigésima Segunda do presente Caderno de Encargos.

CLÁUSULA VIGÉSIMA



(Indicadores de qualidade)

1. A CONCESSIONÁRIA deverá manter operacionais os recursos humanos e materiais necessários, que permitam garantir que os indicadores de qualidade (continuidade, regularidade e pontualidade) sejam cumpridos, obrigando-se, para isso, a ter constituído permanentemente reservas suficientes para o cumprimento dos níveis de fiabilidade exigidos pelo presente Caderno de Encargos.

2. A CONCESSIONÁRIA deverá oferecer uma capacidade de transporte adequada aos níveis da procura garantindo, para além do cumprimento dos indicadores de qualidade, condições de comodidade, rapidez e segurança.

SUBSECÇÃO I
PLANO DE QUALIDADE

CLÁUSULA VIGÉSIMA PRIMEIRA
(Plano de qualidade)

O plano de qualidade exigido na Cláusula Décima Nona deve, nomeadamente:

- a) Definir a política de qualidade, identificando designadamente as características do serviço a prestar, a imagem da CONCESSIONÁRIA ao nível da prestação de serviços e o papel do pessoal para atingir os objetivos da qualidade;
- b) Definir a responsabilidade da gestão em relação à política de qualidade;
- c) Definir os objetivos da qualidade, identificando as metas a atingir, nomeadamente ao nível da satisfação dos utentes e da melhoria contínua da eficiência na prestação de serviços e das inerentes condições sociais e ambientais;
- d) Descrever o sistema de garantia de qualidade e prever a sua revisão em função da experiência adquirida, com as alterações que vierem a revelar-se mais convenientes para garantir uma melhor eficiência da presente Concessão;
- e) Especificar as estruturas e os mecanismos de avaliação, incluindo auditorias internas e externas.

SUBSECÇÃO II
PROCEDIMENTOS

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEGUNDA
(Regras)



A CONCESSIONÁRIA deverá, ainda, definir, até à data do início da exploração, para posterior implementação, os procedimentos do sistema de garantia de qualidade que regulamentam a ação, controlo e registo das atividades inerentes.

SECÇÃO VI SEGURANÇA

CLÁUSULA VIGÉSIMA TERCEIRA (Segurança)

1. A CONCESSIONÁRIA será obrigada a cumprir todas as disposições aplicáveis sobre segurança, resultantes da legislação nacional e da União Europeia, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus Anexos, e de outras convenções ou acordos internacionais, bem como as normas e procedimentos emanados da ANAC ou da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação.

2. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar à ANAC, a solicitação desta toda a documentação respeitante a licenças ou certificados do pessoal e material que utilize na exploração da rota concessionada e, bem assim, os manuais de operações e manutenção e outros documentos subjacentes à respetiva certificação enquanto operador aéreo, manuais de segurança ou planos de emergência, bem como contratos com terceiros respeitantes à operação ou à manutenção de aeronaves utilizadas na exploração dos serviços concessionados ou à segurança dos serviços.

3. A ANAC poderá impor à CONCESSIONÁRIA a adoção de medidas destinadas a reforçar a segurança (“*safety and security*”) dos serviços de transporte de carga aérea e correio concessionados, sempre que tal se lhe afigurar conveniente, devendo para o efeito elaborar um relatório no qual refira expressamente as razões que levam àquelas novas imposições.

4. No referido relatório far-se-á menção expressa ao prazo concedido à CONCESSIONÁRIA para introdução das novas medidas, o qual não poderá ser inferior a 48 (quarenta e oito) horas.

5. A CONCESSIONÁRIA não poderá introduzir quaisquer alterações aos seus manuais de segurança e aos planos de emergência, sem a aprovação prévia da ANAC.

6. A CONCESSIONÁRIA cooperará, de forma especial e prioritária, com as entidades de proteção civil na conceção e adoção de medidas de emergência, colaborando, quer no planeamento dessas mesmas medidas, quer na sua execução concreta.



CLÁUSULA VIGÉSIMA QUARTA

(Seguros)

1. A CONCESSIONÁRIA assegurará a existência e manutenção das apólices de seguro, em vigor por todo o período da Concessão, por forma a garantir, de um modo efetivo e eficaz, a cobertura de todos os riscos seguráveis e inerentes à exploração dos serviços aéreos compreendidos na Concessão, legalmente exigíveis.
2. O cancelamento, a suspensão ou a substituição de quaisquer apólices de seguro deve ser previamente comunicado ao CONCEDENTE.
3. O CONCEDENTE não responderá por quaisquer tipos de responsabilidades, seja a que título for correndo por conta e risco da CONCESSIONÁRIA, os riscos pela inadequação, cancelamento, suspensão, modificação ou substituição das referidas apólices de seguros.
4. No caso de a CONCESSIONÁRIA não proceder ao pagamento dos prémios dos referidos seguros, o CONCEDENTE poderá utilizar a caução prestada ou, sendo a mesma insuficiente, pagar diretamente os sobreditos prémios, correndo, num e noutro caso, os respetivos custos por conta da CONCESSIONÁRIA.

SECÇÃO VII

MEIOS FINANCEIROS E ASSUNÇÃO DO RISCO

CLÁUSULA VIGÉSIMA QUINTA

(Meios Financeiros)

1. É da exclusiva responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a obtenção dos meios financeiros necessários ao desenvolvimento de todas as atividades que integram ou venham a ser integradas no objeto da Concessão, de forma a garantir o integral cumprimento das obrigações assumidas.
2. Fica desde já vedada à CONCESSIONÁRIA a possibilidade de opor ao CONCEDENTE quaisquer exceções ou meios de defesa que resultem das relações contratuais tidas com as entidades financiadoras, seja a que título for.

CLÁUSULA VIGÉSIMA SEXTA

(Assunção do risco e responsabilidade)

1. A CONCESSIONÁRIA assume, de forma expressa e integral, a responsabilidade por todos os riscos inerentes à presente Concessão, exceto quando o contrário resulte expresso do Caderno de Encargos, respondendo nos termos da lei geral por quaisquer danos causados



no exercício das atividades que constituem o objeto da concessão, pela culpa e pelo risco, não podendo ser exigido ao CONCEDENTE qualquer tipo de responsabilidade.

2. A CONCESSIONÁRIA é, face ao CONCEDENTE, a única e direta responsável pelo atempado e rigoroso cumprimento das obrigações constantes do Contrato e das decorrentes de normas, regulamentos ou disposições administrativas que lhe sejam aplicáveis, não podendo opor ao CONCEDENTE qualquer contrato ou relação com terceiros para exclusão ou limitação dessa responsabilidade.

3. A CONCESSIONÁRIA responderá ainda nos termos gerais da relação comitente - comissário, pelos danos causados a terceiros pelas entidades por si contratadas para o exercício das atividades compreendidas no objeto da concessão.

CAPÍTULO IV INDEMNIZAÇÃO COMPENSATÓRIA

CLÁUSULA VIGÉSIMA SÉTIMA (Cálculo da Indemnização compensatória)

1. Como contrapartida da prestação dos serviços aéreos de acordo com as obrigações de serviço público impostas, a CONCESSIONÁRIA terá direito a receber do CONCEDENTE uma indemnização compensatória.

2. O montante da indemnização compensatória a receber pela CONCESSIONÁRIA terá em conta a especificidade, o grau de risco inerente à prestação dos serviços da concessão e o início efetivo da exploração da mesma e será apurado nos termos das alíneas seguintes:

- a) O resultado da concessão será calculado anualmente, em função dos proveitos/rendimentos e custos/gastos devidamente justificados e efetivamente suportados, do seguinte modo:
 - i. todos os proveitos/rendimentos operacionais, que decorrem da prestação dos serviços de interesse geral no âmbito da concessão, bem como,
 - ii. os correspondentes custos/gastos operacionais incorridos com essa prestação, englobando os custos/gastos variáveis e a parte dos custos/gastos fixos comuns inerentes à prestação daqueles serviços, caso a empresa exerça outras atividades fora do âmbito da concessão;

- b) Um lucro razoável correspondente à remuneração do capital investido na atividade de prestação dos serviços de interesse geral no âmbito da concessão, calculado pela aplicação de uma remuneração aos ativos líquidos afetos à



atividade da concessão no início de cada período anual da mesma, líquidos dos apoios ao investimento efetuados pelo Estado ou dos fundos estruturais da União Europeia, que terá como limite máximo uma taxa anual postecipada de 4,00%. Para efeitos do apuramento do lucro razoável não são considerados os bens utilizados na concessão financiados na modalidade de locação operacional.

c) O total da indemnização compensatória suportada pelo CONCEDENTE, em cada período anual da concessão corresponderá ao menor dos dois valores seguintes, isento da taxa de IVA, após certificação pela IGF – Autoridade de Auditoria (adiante designada IGF):

- iii. ao valor calculado de acordo com a conjugação das alíneas a) e b);
- iv. ao limite do montante da indemnização compensatória indicado na proposta da CONCESSIONÁRIA para cada período anual da concessão.

3. Os voos adicionais ao plano de exploração dos serviços aéreos concessionados enquadráveis no âmbito da Cláusula Nona e operados em conformidade com os requisitos constantes da Cláusula Décima Quinta do Caderno de Encargos, não podem acarretar qualquer esforço financeiro adicional para o CONCEDENTE, mantendo-se os princípios de cálculo da indemnização compensatória estabelecidos no número anterior.

4. Para certificação do valor a pagar nos termos da alínea c) do n.º 2 da presente Cláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá remeter à IGF, um relatório anual da execução financeira da concessão, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias do termo de cada período anual, com informação devidamente fundamentada sobre os elementos referidos nas alíneas a) e b) do número 2, incluindo justificação para os desvios encontrados face aos valores constantes da proposta, e ainda sobre os procedimentos e critérios contabilísticos utilizados, de acordo com os normativos contabilísticos aplicáveis em Portugal.

CLÁUSULA VIGÉSIMA OITAVA

(Preço base)

A indemnização compensatória para todo o período da concessão não pode ser, em qualquer caso, superior a € 62.500.000,00 (sessenta e dois milhões e quinhentos mil euros).

CLÁUSULA VIGÉSIMA NONA

(Pagamento da indemnização compensatória)

1. O pagamento da indemnização compensatória, pelo CONCEDENTE, através da Direção-Geral do Tesouro e Finanças, à CONCESSIONÁRIA, será efetuado após cada trimestre da



Concessão, no valor correspondente a $\frac{1}{4}$ (um quarto) do limite referido na subalínea ii) da alínea c) do n.º 2 da Cláusula Vigésima Sétima, mas sempre em cumprimento dos limites anuais fixados para cada ano económico da totalidade do período em que vigorar a Concessão, sendo que o pagamento relativo ao último trimestre de cada período anual da Concessão só será disponibilizado após o apuramento do montante exato da indemnização compensatória devida, e corresponderá à diferença entre o referido montante e o somatório dos pagamentos já efetuados.

2. Caso o saldo correspondente ao último trimestre de cada período anual da Concessão seja a favor do CONCEDENTE, será objeto de acerto na indemnização compensatória no trimestre imediatamente seguinte, salvo no último trimestre da Concessão em que será objeto de reembolso, no prazo máximo de 30 (trinta) dias a contar da comunicação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças para o efeito, podendo esta entidade, em caso de incumprimento da CONCESSIONÁRIA, acionar a caução de boa exploração, prevista na Cláusula Trigésima Sétima.

3. O pagamento pelo CONCEDENTE da indemnização compensatória reportada a cada um dos três primeiros trimestres de cada período anual da Concessão é efetuado no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias após a receção do relatório elaborado pela CONCESSIONÁRIA, indicado no n.º 6 da Cláusula Trigésima Terceira, salvo se o mesmo se revelar sob qualquer aspeto insuficiente ou incompleto, o que determinará a suspensão da contagem do referido prazo de pagamento.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA (Revisão)

Sem prejuízo do disposto nas Cláusulas anteriores, a introdução de alterações ou de ajustamentos das obrigações de serviço público impostas à exploração dos serviços aéreos concessionados ou dos próprios mecanismos de execução das mesmas, nos termos do Contrato, poderá importar uma revisão do valor da indemnização compensatória a atribuir pelo CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

CAPÍTULO V **FORÇA MAIOR**

CLÁUSULA TRIGÉSIMA PRIMEIRA (Regras gerais)

1. Considera-se caso de força maior todo o evento imprevisível, inevitável e insuperável, cujos efeitos se produzam independentemente da vontade e do controle da CONCESSIONÁRIA e que impeçam o cumprimento do contrato celebrado no âmbito da presente concessão, designadamente as situações de catástrofe natural, os atos de



intervenção ilícita, os atos de terrorismo ou guerra, declarada ou não, subversão, alteração da ordem pública e incêndio.

2. A ocorrência de um caso de força maior, quando confirmado pelo CONCEDENTE, terá por efeito exonerar a CONCESSIONÁRIA da responsabilidade pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do Contrato, na estrita medida em que o seu cumprimento pontual e atempado tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência.

3. Ocorrendo um caso de força maior a CONCESSIONÁRIA deverá de imediato comunicar esse facto ao CONCEDENTE e à ANAC, bem como, no mais curto prazo possível, indicar quais as obrigações emergentes do contrato de cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedida ou dificultada por força de tal ocorrência e as medidas que pretende pôr em prática para mitigar o impacto do evento.

4. Logo que cesse o caso de força maior a CONCESSIONÁRIA deverá de imediato dar integral cumprimento às obrigações de serviço público impostas e proceder ao reforço, em, pelo menos, 60% (sessenta por cento), da capacidade programada a partir do momento em que seja possível restabelecer a operação e até ao escoamento total do tráfego acumulado durante a interrupção da exploração das rotas concessionadas.

5. Caso a CONCESSIONÁRIA não possa explorar as rotas concessionadas por motivos de força maior, o CONCEDENTE poderá reduzir o montante da indemnização compensatória proporcionalmente aos voos não efetuados.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEGUNDA

(Efeitos)

1. Sem prejuízo do disposto na Cláusula anterior, a ocorrência de um caso de força maior que tenha um impacto negativo sobre a exploração das rotas concessionadas poderá implicar a adoção de uma das seguintes medidas:

a) A reposição do equilíbrio financeiro da Concessão, ou,

b) Nos casos em que a impossibilidade de cumprimento se torne efetiva ou em que a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revele excessivamente onerosa para o CONCEDENTE, a resolução do Contrato de Concessão.

2. Sempre que ocorra um caso de força maior, com impacto negativo na exploração dos serviços aéreos regulares nas rotas concessionadas, e o mesmo resulte de um risco que seria segurável em praças da União Europeia, pelo menos nos 6 (seis) meses que precederam a sua verificação, e independentemente de a CONCESSIONÁRIA ter



contratado as correspondentes apólices ou de ter ou não a obrigação de as contratar ao abrigo do contrato de concessão, aplicar-se-á o seguinte:

a) A CONCESSIONÁRIA não ficará exonerada do cumprimento pontual e tempestivo das obrigações emergentes do Contrato de Concessão e respetivos anexos, sempre que tal cumprimento se afigure possível pelo recebimento do montante da indemnização resultante da ativação da apólice que cobria aquele risco,

b) Haverá lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão apenas na medida do excesso dos prejuízos sofridos relativamente à indemnização nos termos da apólice em causa, ou daquela que seria aplicável independentemente das limitações resultantes de franquia, capital seguro ou limite de cobertura.

3. Consideram-se excluídos da previsão do número anterior, os casos de força maior relativos a guerra, a hostilidades, a invasão, a tumultos, a rebelião, terrorismo, a intervenção ilícita, a cataclismos e a outras grandes catástrofes naturais, independentemente de tais riscos se encontrarem cobertos.

CAPÍTULO VI FISCALIZAÇÃO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA TERCEIRA (Fiscalização)

1. Caberá à ANAC fiscalizar a atividade da CONCESSIONÁRIA em tudo o que respeite ao cumprimento das obrigações de serviço público e de execução do Contrato de Concessão, da legislação e regulamentos aplicáveis e, bem assim, em tudo o que respeite a matérias não abrangidas no âmbito das atribuições e competências de outras entidades.

2. Caberá à IGF fiscalizar a atividade da CONCESSIONÁRIA no que respeita aos aspetos económicos e financeiros da concessão, cabendo-lhe pronunciar-se sobre o valor das indemnizações compensatórias a pagar pelo CONCEDENTE.

3. O valor das indemnizações compensatórias a pagar pelo CONCEDENTE terá obrigatoriamente em conta o resultado da fiscalização do cumprimento das obrigações de serviço público cometida à ANAC que, para o efeito, elaborará um relatório.

4. A CONCESSIONÁRIA obriga-se a dispor de um sistema de informação contabilístico que permita uma correta identificação e fundamentação dos custos/gastos e proveitos/rendimentos imputáveis ao serviço concessionado, e a prestar às entidades fiscalizadoras toda a informação necessária, adequada e requerida por aquelas para a prossecução das respetivas funções de fiscalização.



5. A CONCESSIONÁRIA facultará à ANAC e/ou à IGF o livre acesso a todos os livros de atas, livros de presença e documentos anexos relativos à CONCESSIONÁRIA, bem como aos livros, registos e demais documentos relativos às atividades compreendidas na concessão, assim como prestará todos os esclarecimentos que lhe forem requeridos pelo CONCEDENTE.

6. A CONCESSIONÁRIA apresentará à ANAC, após cada trimestre de exploração, um relatório de execução dos serviços concessionados durante o referido trimestre com elementos que permitam a verificação das obrigações constantes do Anexo I ao presente Caderno de Encargos e da proposta da CONCESSIONÁRIA.

7. As determinações da ANAC e/ou da IGF que vierem a ser emitidas no âmbito dos respetivos poderes de fiscalização são de aplicação imediata e vinculam a CONCESSIONÁRIA.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUARTA (Contraordenações)

A violação, pela CONCESSIONÁRIA, seus representantes ou auxiliares, das obrigações de serviço público impostas à exploração das rotas concessionadas e das determinações da ANAC proferidas, constitui contraordenação, punível com coima, nos termos do disposto no artigo 23.º do Decreto-Lei nº 138/99, de 23 de abril, alterado pela redação do artigo 11.º do Decreto-Lei nº 208/2004, de 19 de agosto.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA QUINTA (Sanções contratuais)

1. Sem prejuízo das situações que poderão dar origem a sequestro ou resolução da concessão, bem como dos ajustamentos ao valor das indemnizações compensatórias a que haja lugar, o não cumprimento pela CONCESSIONÁRIA das obrigações resultantes do contrato de concessão, originará a aplicação à CONCESSIONÁRIA de sanções contratuais, nos termos e com os limites previstos no artigo 329.º do CCP.

2. À CONCESSIONÁRIA não serão aplicadas sanções sempre que o não cumprimento das obrigações constantes do Contrato de Concessão resulte da verificação de casos de força maior.

3. As sanções pecuniárias a fixar nos termos do Contrato de Concessão não poderão ser inferiores a € 2.500 (dois mil e quinhentos euros).



4. Em caso de interrupção temporária ou definitiva dos serviços diretamente imputável à CONCESSIONÁRIA poderá ser aplicada uma sanção pecuniária, calculada de acordo com a seguinte fórmula:

1 – Durante o primeiro ano

$(D/N \times M) \times 3$

Em que:

D = *deficit* real apurado durante o período de exploração;

N = número de meses de exploração (arredondado, em excesso, para as unidades)

M = número de meses de carência (arredondado, por defeito, para as unidades), sendo N +

M = 12

3 = Coeficiente multiplicador da penalidade.

2 – Nos restantes anos

$(D/12 \times M) \times 3$

D = *deficit* real apurado no ano anterior;

M = número de meses de carência no ano em causa (arredondado, por defeito, para as unidades);

3 = Coeficiente multiplicador da penalidade.

5. Sem prejuízo do regime contraordenacional aplicável pela violação das obrigações de serviço público, à violação das obrigações contidas no Contrato de Concessão podem ser aplicadas à CONCESSIONÁRIA as seguintes sanções contratuais pecuniárias:

a) A violação da obrigação contratual que vier a ser fixada de acordo com o disposto no n.º 2 da Cláusula Terceira, designadamente no que se refere ao início efetivo da exploração da Concessão, é sancionada com uma sanção pecuniária diária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros), até ao dia em que terminar o incumprimento, ou até que seja acionada a faculdade do CONCEDENTE, prevista na Cláusula Quadragésima Quarta;

b) A violação da obrigação fixada na Cláusula Nona é sancionada com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);

c) O não cumprimento da estrutura tarifária constante da proposta apresentada pela CONCESSIONÁRIA, nos termos do disposto na Cláusula Décima Primeira, é sancionado com uma sanção pecuniária no valor de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);

d) O não cumprimento do disposto na proposta referente aos meios humanos afetos à prestação de serviços, tal como referido no n.º 3 da Cláusula Décima Terceira, é sancionado com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);



- e) A violação da obrigação fixada nos termos do disposto na Cláusula Décima Quarta, é sancionada com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);
- f) O não cumprimento do plano de exploração apresentado, e aprovado pela ANAC, nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 da Cláusula Décima Quinta, é sancionado com uma sanção pecuniária de € 5.000 (cinco mil euros);
- g) O não cumprimento dos prazos previstos nas alíneas a) e b) do n.º 1 da Cláusula Décima Quinta, é sancionado com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);
- h) O não cumprimento do disposto no n.º 6 da Cláusula Décima Quinta é sancionado com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);
- i) O incumprimento relativo à não inclusão no sítio da *Internet* da CONCESSIONÁRIA das regras previstas na Cláusula Décima Oitava, referentes à venda de bilhetes, é sancionado com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros);
- j) A violação da obrigação fixada no n.º 5 da Cláusula Vigésima Terceira é sancionada com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros), e
- k) A falta de comunicação prévia prevista no n.º 2 da Cláusula Vigésima Quarta é sancionada com uma sanção pecuniária de € 2.500 (dois mil e quinhentos euros).

6. A aplicação das presentes sanções não prejudica a aplicação de outras que decorrem da lei, nem isenta a CONCESSIONÁRIA de responsabilidade criminal, contraordenacional e civil.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SEXTA

(Processo)

1. A instrução dos processos referentes à aplicação de sanções contratuais previstas no clausulado anterior é da competência da ANAC.
2. A decisão de aplicação da sanção é da exclusiva competência do CONCEDENTE.
3. No âmbito da sua ação fiscalizadora, a IGF comunicará à ANAC as violações que, nos termos do Contrato, consubstanciam sanções contratuais.



4. As sanções a aplicar serão exigidas nos termos e no prazo fixados na respetiva notificação à CONCESSIONÁRIA.

5. No ato de notificação da sanção, a ANAC fixará à CONCESSIONÁRIA, se aplicável, um prazo não inferior a 5 (cinco) nem superior a 10 (dez) dias para que esta cumpra a obrigação em falta.

CAPÍTULO VII CAUÇÃO DE EXPLORAÇÃO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA SÉTIMA (Caução de boa exploração da concessão)

1. Para garantir o exato e pontual cumprimento das suas obrigações, a CONCESSIONÁRIA deverá prestar uma caução correspondente a 5% (cinco por cento) do preço contratual relativo aos 5 (cinco) anos da Concessão, ou, 10% (dez por cento) daquele preço, quando o preço total resultante da proposta adjudicada seja considerado anormalmente baixo, que deverá perdurar até ao termo do processo de aprovação pelo membro do Governo responsável pela área das finanças, do último saldo certificado da Concessão, no caso de este ser a favor da CONCESSIONÁRIA, ou, até ao reembolso do último saldo da Concessão quando este seja a favor do Estado, podendo ser executada, independentemente de decisão judicial.

2. O CONCEDENTE deverá liberar a caução nos 30 (trinta) dias úteis seguintes à comunicação da Direção-Geral do Tesouro e Finanças àquela entidade do despacho de aprovação pelo membro do Governo responsável pela área das finanças do último saldo certificado pela IGF, se este for a favor da CONCESSIONÁRIA, ou do reembolso do saldo pela CONCESSIONÁRIA, se este for a favor do CONCEDENTE.

3. O CONCEDENTE pode considerar perdida a seu favor a caução prestada, independentemente de decisão judicial, designadamente, nos seguintes casos:

- a) Na situação prevista no n.º 4 da Cláusula Vigésima Quarta;
- b) Quando a CONCESSIONÁRIA não liquide o valor das sanções contratuais aplicadas nos termos do contrato até 10 (dez) dias, após o prazo fixado;
- c) Quando a CONCESSIONÁRIA não reembolse o CONCEDENTE do último saldo certificado pela IGF a favor deste até 10 (dez) dias, após o prazo fixado;
- d) Em caso de interrupção definitiva da exploração dos serviços concessionados.



4. Para efeitos do presente Caderno de Encargos, deve entender-se como interrupção definitiva dos serviços, as situações em que:

- a) A CONCESSIONÁRIA deixa de ser titular de um certificado de operador aéreo e da respetiva licença;
- b) A CONCESSIONÁRIA não explora os serviços concessionados durante um período de 48 (quarenta e oito) horas, por razões que lhe são imputáveis.

CAPÍTULO VIII MODIFICAÇÕES E EXTINÇÃO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA TRIGÉSIMA OITAVA (Alterações no âmbito de contrato de concessão)

1. A eventual imposição de alterações ao contrato de concessão por ato unilateral do CONCEDENTE, apenas se poderá fundamentar em razões de interesse público, decorrentes de novas necessidades ou de uma nova ponderação das circunstâncias existentes.
2. Compete ao CONCEDENTE executar a medida prevista no número anterior, salvo se da mesma resultar um acréscimo de custo da concessão para o CONCEDENTE, sendo que as referidas alterações deverão também ser objeto de aprovação prévia pelo membro do Governo responsável pela área das finanças.
3. A verificação da previsão contida no número 1, poderá conferir à CONCESSIONÁRIA, sendo caso disso, direito à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, nos termos da cláusula seguinte.

CLÁUSULA TRIGÉSIMA NONA (Reposição do equilíbrio financeiro)

1. São enquadráveis para efeitos de reposição do equilíbrio financeiro da presente Concessão, as seguintes situações:
 - a) Modificação unilateral, imposta pelo CONCEDENTE, das condições de desenvolvimento das atividades integradas na concessão, desde que, em resultado direto da mesma, se verifique para a CONCESSIONÁRIA um aumento de custos ou uma perda de receitas que não seja compensada pela indemnização compensatória nos termos da Cláusula Vigésima Sétima;



b) Ocorrência de casos de força maior nos termos da Cláusula Trigésima Primeira, exceto se em resultado dos mesmos se verificar a suspensão do contrato de concessão nos termos da Cláusula Quadragésima;

c) Variação superior a 25% (vinte cinco por cento) no preço médio do combustível, expresso em euros, relativamente ao mês anterior da apresentação da proposta, adequadamente justificada;

d) Quaisquer outros casos em que o direito de aceder à reposição do equilíbrio financeiro é expressamente previsto no presente Caderno de Encargos.

2. Para os efeitos previstos na presente Cláusula, a CONCESSIONÁRIA deverá notificar o CONCEDENTE da ocorrência de qualquer evento que possa dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão, no prazo máximo de 10 (dez) dias seguintes à sua ocorrência, no que refere às situações previstas no número anterior.

3. Havendo lugar à reposição do equilíbrio financeiro da concessão esta será operada mediante a atribuição de uma indemnização compensatória direta à CONCESSIONÁRIA pelo CONCEDENTE, no valor estrito da perda incorrida pela CONCESSIONÁRIA, sobre a qual não incidirá, em caso algum, qualquer adicional a título de lucro razoável, mediante a prorrogação do prazo de vigência do Contrato, se esta for acordada pelas partes, ou outra forma acordada entre as partes.

CAPÍTULO IX SUSPENSÃO DA CONCESSÃO

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA (Suspensão)

1. O CONCEDENTE pode, independentemente de decisão judicial, suspender a concessão, em caso de guerra, de estado de sítio ou emergência, mediante a requisição dos serviços de pessoas, bens e organização afetos à Concessão; ou recorrer ao sequestro da mesma, nos termos das Cláusulas seguintes.

2. Compete ao CONCEDENTE executar a medida prevista no número anterior.

3. O período durante o qual a exploração estiver suspensa será acrescido ao prazo contratualmente fixado para a duração da concessão.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA PRIMEIRA (Requisição civil)



O CONCEDENTE terá o direito de proceder, nos termos da lei, à requisição civil dos bens e dos trabalhadores afetos à concessão, devendo a requisição terminar quando cessar o motivo que lhe tiver dado causa.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA SEGUNDA

(Sequestro)

1. Em caso de incumprimento grave pela CONCESSIONÁRIA das obrigações emergentes do Contrato ou de quaisquer disposições legais aplicáveis à concessão, ou estando o mesmo iminente, o CONCEDENTE pode, mediante sequestro, tomar conta imediata do estabelecimento da concessão e promover a execução das medidas necessárias para assegurar o objetivo desta, nomeadamente pela verificação de qualquer uma das circunstâncias previstas no n.º 2 do artigo 421.º do CCP.

2. A verificação de qualquer situação passível de motivar o sequestro da concessão pelo CONCEDENTE obrigará a CONCESSIONÁRIA a disponibilizar, de imediato, o estabelecimento da concessão, logo que lhe seja comunicada a decisão de sequestro da concessão por alguma das vias referidas na Cláusula Quadragésima Nona.

3. Compete ao CONCEDENTE determinar a execução da medida prevista no número 1.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA TERCEIRA

(Rendimentos)

1. Durante todo o período em que perdurar o sequestro da concessão, os rendimentos obtidos serão utilizados, por ordem de prioridade, para:

- a) Ocorrer aos encargos resultantes da operação dos serviços concessionados;
- b) Ocorrer às despesas necessárias ao restabelecimento do normal funcionamento dos serviços concessionados por eliminação das circunstâncias que originaram a decisão de sequestro;
- c) Entrega do remanescente, se o houver, à CONCESSIONÁRIA, findo o período de sequestro.

2. A CONCESSIONÁRIA suportará todos os encargos resultantes da manutenção dos serviços, bem como as despesas necessárias ao restabelecimento da normalidade, na medida em que os rendimentos referidos no ponto precedente não sejam suficientes para o efeito.



3. Logo que cessem as razões que motivaram o sequestro, a CONCESSIONÁRIA será notificada para retomar a concessão, no prazo que lhe for fixado pelo CONCEDENTE.

CAPÍTULO X
TERMO DA CONCESSÃO

SECÇÃO I
RESOLUÇÃO

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA QUARTA
(Resolução)

O CONCEDENTE, poderá dar por finda a concessão mediante resolução do contrato de concessão nos termos e com os fundamentos previstos na lei, caso haja, por parte da CONCESSIONÁRIA, violação grave de qualquer das obrigações nele previstas, designadamente quando se verifique:

- a) Atraso no cumprimento da data de início da exploração fixada na Cláusula Terceira do presente Caderno de Encargos, por período superior a 60 (sessenta) dias;
- b) Desvio do objeto da concessão;
- c) Cessaçã ou interrupção da exploração dos serviços concessionados, sem que tenham sido tomadas medidas adequadas à remoção da respetiva causa;
- d) Recusa ou impossibilidade de a CONCESSIONÁRIA retomar a concessão após sequestro, bem como se, após essa retoma, persistirem as situações que motivaram o sequestro;
- e) Alteração relevante a contratos e documentos quando, estando sujeita a autorização prévia da ANAC, a CONCESSIONÁRIA não a obtenha ou proceda à sua alteração em termos diferentes dos constantes daquela autorização;
- f) Recusa ou omissão em proceder à adequada conservação e manutenção dos meios de exploração afetos à concessão;
- g) Oposição repetida ao exercício de fiscalização, reiterada desobediência às legítimas determinações da ANAC ou sistemática inobservância das normas de qualidade e segurança, quando se mostrem ineficazes as demais sanções aplicáveis;



- h) Dissolução ou insolvência da CONCESSIONÁRIA;
- i) Incumprimento de decisões judiciais ou arbitrais relacionadas com a concessão.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA QUINTA

(Processo)

1. Se a CONCESSIONÁRIA não cumprir de forma exata e pontual as obrigações contratuais ou parte delas por facto que lhe seja imputável, o CONCEDENTE notificará a CONCESSIONÁRIA para que, no prazo fixado, cumpra as obrigações em falta, assim como, se possível, corrija ou repare as consequências resultantes desse incumprimento.

2. Caso a CONCESSIONÁRIA não cumpra as obrigações contratuais ou não sejam corrigidas ou reparadas as consequências derivadas do incumprimento:

a) o CONCEDENTE deve, independentemente da eventual resolução do contrato, reduzir o montante da indemnização compensatória proporcionalmente aos voos efetuados e/ou em função dos incumprimentos verificados; e

b) o CONCEDENTE pode solicitar explicações à CONCESSIONÁRIA e, se estas não forem satisfatórias, resolver o Contrato de Concessão com fundamento em incumprimento definitivo, nos termos do disposto no Artigo 333.º do CCP.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA SEXTA

(Situações urgentes)

Em caso de urgência, o CONCEDENTE poderá, antes de proceder à resolução do contrato de concessão, proceder ao sequestro da Concessão.

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA SÉTIMA

(Efeitos da resolução)

1. A resolução do Contrato de Concessão nos termos do artigo 333.º do CCP, não prejudica o direito de indemnização nos termos gerais, nomeadamente pelos prejuízos decorrentes da adoção de novo procedimento de formação de contrato.

2. Havendo lugar a responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, será o montante respetivo deduzido das quantias devidas, sem prejuízo do CONCEDENTE poder executar as garantias prestadas.

SECÇÃO II REVOGAÇÃO



CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA OITAVA

(Revogação)

O CONCEDENTE, depois de ouvida a ANAC, poderá a qualquer momento acordar com a CONCESSIONÁRIA a revogação do Contrato de Concessão, nos termos do artigo 331.º do CCP.

CAPÍTULO XI DISPOSIÇÕES DIVERSAS

CLÁUSULA QUADRAGÉSIMA NONA

(Comunicações, autorizações e aprovações)

1. As comunicações, autorizações e aprovações decorrentes das disposições a constar do contrato de concessão, salvo disposição em contrário, serão efetuadas por escrito e remetidas por uma das seguintes formas:

- a) Por correio eletrónico;
- b) Em mão, desde que comprovadas por protocolo;
- c) Por correio registado com aviso de receção.

2. Para efeitos do presente Caderno de Encargos, considerar-se-á como domicílio do CONCEDENTE: O Estado Português, correndo o procedimento pela Secretaria-Geral do Governo em nome do Gabinete do Secretário de Estado das Infraestruturas, Campus XXI, Avenida João XXI, 63 - 1000-300 Lisboa, com o endereço eletrónico: sec-geral@sg.pcm.gov.pt.

3. As comunicações previstas no contrato consideram-se efetuadas:

- a) No próprio dia em que forem transmitidas em mão ou por correio eletrónico se transmitidas entre as 9.00 horas e as 17.00 horas ou no dia útil imediatamente seguinte, e
- b) Na data da assinatura do aviso de receção, quando remetidas pelo correio.

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA

(Prazos e sua contagem)



À contagem dos prazos fixados no presente Caderno de Encargos aplicam-se as regras estabelecidas no artigo 471.º do CCP.

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA PRIMEIRA

(Invalidade parcial)

No caso de alguma das disposições do Contrato de Concessão vier a ser declarada nula ou anulável, tal não determinará a invalidade de todo o contrato, salvo quando se mostre que o mesmo não teria sido celebrado sem a parte viciada.

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA SEGUNDA

(Deveres gerais)

1. As Partes obrigam-se a cooperar e a prestar o auxílio que razoavelmente lhes puder ser exigível tendo em vista a prossecução do bom desenvolvimento da exploração dos serviços compreendidos no Contrato de Concessão.

2. Constitui especial obrigação da CONCESSIONÁRIA promover e exigir de todas as entidades que venham a ser contratadas para o desenvolvimento da exploração dos serviços compreendidos na concessão, que sejam observadas todas as obrigações decorrentes do Contrato.

CAPÍTULO XII

DISPOSIÇÕES FINAIS

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA TERCEIRA

(Lei aplicável)

1. O Contrato de Concessão estará sujeito à lei portuguesa, com expressa renúncia à aplicação de qualquer outra.

2. Enquanto vigorar o Contrato de Concessão, observar-se-ão as suas disposições, bem como as disposições dos Anexos que o integram.

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA QUARTA

(Regras de interpretação)

1. Na interpretação, integração ou aplicação de qualquer disposição do Contrato de Concessão, deverão ser consideradas as disposições dos documentos que nele se consideram integrados nos termos da Cláusula Segunda, com especial prevalência para o presente Caderno de Encargos sobre todos os outros documentos, nos termos do artigo 96.º do CCP.



2. Todas as dúvidas que a CONCESSIONÁRIA tenha na interpretação das disposições por que se rege a presente concessão deverão ser, por esta, submetidas ao CONCEDENTE, sob pena de a CONCESSIONÁRIA responder a qualquer título por todas as consequências derivadas da má interpretação.

CLÁUSULA QUINQUAGÉSIMA QUINTA

(Foro Competente e Arbitragem)

1. Quaisquer litígios emergentes das obrigações de serviço público e do Contrato de Concessão, designadamente relativos à interpretação, execução, validade ou execução das obrigações objeto do Contrato de Concessão, bem como as questões que se suscitem sobre execução, incumprimento, invalidade ou resolução do mesmo, que não sejam dirimidas por meios gratuitos ou conciliatórios, O CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA elegem o Tribunal Administrativo e Fiscal de Lisboa, com expressa renúncia a qualquer outro.

2. O CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA podem derrogar o disposto no número anterior por acordo escrito, decidindo submeter à arbitragem algum litígio específico emergente do Contrato.



ANEXO I
ao Caderno de Encargos

Obrigações de Serviço Público
(corresponde ao Anexo I a que se refere o n.º 1 do despacho)