



### Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/2003

O sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto representa um empreendimento de grande alcance para a melhoria das condições de vida das populações que dele irão beneficiar, com significativo impacto económico e social na sua área de implantação.

A sociedade Metro do Porto, S. A., encontra-se num processo de aquisição de 72 veículos de metro ligeiro, com vista à constituição da sua frota, o que importa um investimento global no montante de, aproximadamente, € 250 000 000.

Como forma de financiamento da aquisição dos veículos de metro ligeiro, a Metro do Porto, S. A., pretende seguir a via do aluguer do equipamento, com o duplo objectivo de evitar as dificuldades inerentes à obtenção de um empréstimo para a aquisição de material circulante e os elevados custos financeiros daí decorrentes.

A operação de financiamento a que se pretende recorrer consiste na constituição, pela Metro do Porto, S. A., e outras entidades, de um agrupamento complementar de empresas (ACE), nos termos da Lei n.º 4/73, de 4 de Junho, e do Decreto-Lei n.º 430/73, de 25 de Agosto (com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 36/2000, de 14 de Março), que adquirirá os veículos de metro ligeiro e fará a locação dos mesmos à Metro do Porto, S. A.

Por forma a incrementar os benefícios económicos para a Metro do Porto, S. A., será posteriormente efectuado sobre os mesmos veículos de metro ligeiro uma operação de US *cross border lease* — *pickle lease service*

(CBL), através da qual os mesmos serão alienados a uma entidade norte-americana, ficando, contudo, a Metro do Porto, S. A., a todo o tempo e salvo incumprimento contratual, com o direito de usar e fruir os mesmos, bem como de comprá-los no final do contrato.

A realização dos trabalhos e prestações relativas à concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem dos veículos de metro ligeiro e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro ligeiro, assim como à operação do mesmo, foi atribuída à NORMETRO — Agrupamento do Metropolitano do Porto, A. C. E. (doravante NORMETRO), na sequência de concurso público internacional especificamente lançado para esse efeito, na sequência do qual foi celebrado o contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.

Considerando que, por forma a satisfazer determinadas condições de ordem jurídico-fiscal norte-americanas, se torna necessário um claro e expresso reconhecimento por parte da Metro do Porto, S. A., em como do contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto não resultam para a NORMETRO, nem para qualquer outro operador subcontratado, quaisquer direitos sobre os veículos de metro ligeiro, para além do direito a operar os mesmos:

Neste contexto e com estes fundamentos, torna-se necessário proceder a uma alteração ao contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema

de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, cujo objectivo é:

- a) Eliminar a qualidade de fiel depositário da NORMETRO, sem deixar de enquadrar a transferência do risco no respectivo regime, de acordo, aliás, com o entendimento subjacente à actual redacção;
- b) Expressar, através dos mecanismos da limitação da responsabilidade e da renúncia de direitos, que a NORMETRO não tem, nem irá exercer contra a Metro do Porto, S. A., ou contra os novos proprietários, quaisquer direitos sobre os veículos de metro ligeiro;
- c) Estender o âmbito de aplicação das disposições referidas na alínea b), por forma a garantir a manutenção da regra *back to back*.

Nos termos do disposto na cláusula 27.<sup>a</sup> do contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, qualquer alteração ao referido contrato carece de prévia autorização por parte do Governo.

Assim:

Nos termos das alíneas d) e g) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

1 — Autorizar a alteração das cláusulas 4.<sup>a</sup> e 66.<sup>a</sup> do contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto celebrado entre a Metro do Porto, S. A., e o agrupamento complementar de empresas NORMETRO — Agrupamento do Metropolitano do Porto, A. C. E., cuja minuta foi aprovada pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 142-A/98, de 15 de Dezembro, bem como o aditamento ao referido contrato de uma nova cláusula cláusula 66.<sup>a</sup>-A.

2 — Aprovar a nova redacção do contrato referido no número anterior, na sequência das alterações e do aditamento autorizados, conforme anexo à presente resolução e que dela faz parte integrante.

Presidência do Conselho de Ministros, 20 de Dezembro de 2002. — O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

#### ANEXO

(a que se refere o n.º 2)

#### 2.º aditamento ao contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto.

Entre, de uma parte:

- 1) Metro do Porto, S. A., titular do cartão de pessoa colectiva n.º 503278602, sociedade matriculada na 2.<sup>a</sup> Secção da Conservatória do Registo Comercial do Porto sob o n.º 51 498/941 018, com sede na Avenida de Fernão Magalhães, 1862, 6.º/7.º, 4350-158 Porto, adiante designada simplesmente por Metro do Porto ou por Dono da Obra;

e, de outra parte:

- 2) NORMETRO — Agrupamento do Metropolitano do Porto, A. C. E., titular do cartão de pessoa colectiva n.º 504069101, matriculada na Conservatória do Registo Comercial do Porto sob o n.º 11, com sede na Rua do Actor Ferreira da Silva, 100, 4200-298 Porto (aqui representada

pelo seu Administrador, Senhor . . . , conforme acta n.º . . . do conselho de administração do ACE de . . . de . . . de 2002, que se junta ao presente), adiante designada simplesmente por NORMETRO ou Adjudicatário;

e considerando que:

- A) O Metro do Porto propõe-se efectuar uma operação de financiamento estruturado denominada «locação estruturada portuguesa» (LEP), nos termos da qual vai alienar os veículos de metro ligeiro de que já é proprietário a uma terceira entidade nacional, para simultaneamente os tomar em locação operacional (*sale-lease back*) por um prazo de 20 anos, tendo o Metro do Porto uma opção de compra sobre os mesmos. Esta operação será garantida pelo Estado Português;
- B) Por forma a incrementar os benefícios económicos para o Metro do Porto, será posteriormente efectuado sobre os mesmos veículos de metro ligeiro uma operação de US *cross border lease — pickle lease service contract* (doravante CBL), através da qual os veículos de metro ligeiro serão alienados a uma entidade norte-americana, ficando, contudo, o Metro do Porto, a todo o tempo e salvo incumprimento contratual, com o direito de usar e fruir os mesmos, bem como de comprá-los no final do contrato;
- C) A realização dos trabalhos e prestações relativas à concepção e realização do projecto, à realização das obras de construção, ao fornecimento e montagem dos veículos de metro ligeiro e dos demais equipamentos que constituem o sistema de metro ligeiro, assim como à operação do mesmo, foi atribuída à NORMETRO — Agrupamento do Metropolitano do Porto, A. C. E. (doravante NORMETRO), na sequência de concurso público internacional especificamente lançado para esse efeito, tendo sido celebrado o contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, doravante «contrato»;
- D) O Metro do Porto declara que, em ambas as estruturas de financiamento, a posição da NORMETRO foi devidamente salvaguardada, sendo do inteiro conhecimento das diversas entidades e estando devidamente vertido nos respectivos textos contratuais que, ao abrigo do contrato, a operação do sistema de metro ligeiro compete à NORMETRO (ou a uma outra entidade nos termos do artigo 4.2 do contrato);
- E) Importa, com o presente aditamento, satisfazer determinadas condições de ordem jurídico-fiscal norte-americanas, o que implica, designadamente, um claro e exposto reconhecimento por parte do Metro do Porto que do contrato NORMETRO não resultam para a NORMETRO, nem para qualquer outro operador subcontratado, quaisquer direitos sobre os veículos de metro ligeiro, para além do direito a operar os mesmos ao abrigo do contrato;
- F) Neste contexto e com estes fundamentos, torna-se necessário proceder a uma alteração ao contrato, cujos objectivos principais são:
  - a) Eliminar a qualidade de fiel depositário da NORMETRO, sem deixar de enqua-

drar a transferência do risco no respectivo regime, de acordo, aliás, com o entendimento subjacente à actual redacção;

- b) Expressar, através dos mecanismos da limitação da responsabilidade e da renúncia de direitos, que a NORMETRO não tem, nem irá exercer contra a Metro do Porto ou contra os novos proprietários, quaisquer direitos sobre os veículos de metro ligeiro;

- G) Nos termos do disposto na cláusula 27.<sup>a</sup> do contrato de projecto, construção, equipamento e operação do sistema de metro ligeiro da área metropolitana do Porto, qualquer alteração ao referido contrato carece de prévia autorização do Governo (a qual foi prestada mediante a Resolução do Conselho de Ministros n.º .../2002, de ... de ... de 2002):

É ajustada a seguinte alteração/aditamento ao contrato, que se regerá pelas cláusulas seguintes:

#### Cláusula 1.<sup>a</sup>

São alterados os artigos 4.º e 66.º do contrato, os quais passarão a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 4.º

##### Cessão da posição contratual e subcontratos

4.1 — *(Iguar ao anterior 4.1.)*

4.2 — Sem prévio consentimento escrito do Metro do Porto, o Adjudicatário não poderá subcontratar ou recorrer à colaboração técnica ou económica de outras empresas ou entidades de qualquer natureza, para cumprir as suas obrigações emergentes do contrato. Não está sujeita a este consentimento a subcontratação a membros do ACE ou a entidades por estes controladas, desde que no âmbito de tal subcontratação se estabeleça expressamente que os membros do ACE ou as entidades por este controladas que são subcontratadas (e, para esclarecer quaisquer dúvidas, só estas entidades e não entidades terceiras subcontratadas pelos membros do ACE ou por entidades por este controladas) limitam a responsabilidade da Metro do Porto e renunciam aos direitos que tenham ou possam vir a ter sobre o equipamento nos precisos termos do artigo 66.º-A do presente contrato, sob pena de a subcontratação referida ser inválida e não produzir qualquer efeito perante o Metro do Porto ou quaisquer entidades que sejam proprietários do equipamento ou que sobre este detenham quaisquer direitos.

4.3 — *(Iguar ao anterior 4.3.)*

4.4 — *(Iguar ao anterior 4.4.)*

#### Artigo 66.º

##### Transferência da propriedade e dos riscos do material e equipamento

66.1 — *(Iguar ao anterior 66.1.)*

66.2 — Correm por conta do Adjudicatário os riscos relativos ao material e equipamentos entregues, sem prejuízo do disposto no contrato e seus anexos em matéria de seguros, transferindo-se estes riscos para a Metro do Porto na data da recepção definitiva do sistema, sem prejuízo do que se dispõe neste contrato acerca da garantia.

66.3 — As partes acordam que as obrigações decorrentes para Adjudicatário do disposto no artigo 66.2 supra não excederão as obrigações que lhe seriam imputadas enquanto depositário de equipamento, sendo no entanto expressamente reconhecido e aceite que o Adjudicatário não se constitui depositário do equipamento, não lhe sendo aplicável o respectivo regime legal.»

#### Cláusula 2.<sup>a</sup>

É aditado o artigo 66.º-A ao contrato, o qual terá a seguinte redacção:

#### «Artigo 66.º-A

##### Limitação da responsabilidade por convenção entre as partes e renúncia de direitos

66-A.1 — As responsabilidades emergentes, a qualquer título, do presente contrato ou de contratos com ele conexos para a Metro do Porto são limitadas nos termos do artigo 602.º do Código Civil, acordando as partes expressamente na exclusão para esse efeito do equipamento, o qual não garante tais responsabilidades nem responde por quaisquer dívidas do Metro do Porto perante a NORMETRO.

66-A.2 — O Adjudicatário renuncia expressamente a quaisquer direitos, presentes ou futuros, que tenha ou venha a ter sobre o equipamento e, caso não o possa fazer antecipadamente, obriga-se a não exercê-los contra o Metro do Porto sob pena de incumprimento contratual.

66-A.3 — O Adjudicatário expressamente reconhece que a Metro do Porto irá alienar o equipamento a terceiras entidades, passando a ser o locatário do mesmo e acorda, em benefício dos futuros proprietários do equipamento ou das entidades que venham a adquirir quaisquer direitos ou interesses sobre o equipamento, que não irá exercer quaisquer direitos que tenha ou possa vir a ter sobre o equipamento contra os seus proprietários ou contra as referidas entidades e que tais direitos, a existirem, estarão sempre expressamente sujeitos e subordinados aos direitos dos proprietários ou das referidas entidades.

66-A.4 — Para efeitos da presente cláusula, entende-se por equipamento todo o material circulante cuja propriedade é da Metro do Porto.

66-A.5 — O disposto nos n.ºs 2 e 3 anteriores não prejudica o actual direito da NORMETRO a operar o equipamento ao abrigo do contrato, o qual estará sempre sujeito e subordinado aos direitos dos proprietários do equipamento e das demais entidades referidas no n.º 3 anterior.»

#### Cláusula 3.<sup>a</sup>

O disposto nas cláusulas objecto de alteração pelo presente aditamento não determina qualquer outra alteração dos demais direitos e obrigações das partes emergentes do contrato, obrigando-se a Metro do Porto a compensar o Adjudicatário de todos os prejuízos que lhe possam advir da LEP ou do CBL, ou do exercício por parte das entidades intervenientes nas referidas operações de quaisquer direitos delas derivados, mesmo que tais direitos tenham sido reconhecidos pelo Adjudicatário perante essas entidades.

Cláusula 4.<sup>a</sup>

1 — Todas as regras e disposições do contrato permanecem em vigor, salvo quando expressamente contrariadas pelo presente aditamento.

2 — Em caso de dúvida ou lacuna emergente de divergência entre as disposições do presente aditamento e do contrato, prevalecerão as disposições do presente aditamento.

Cláusula 5.<sup>a</sup>

Com a celebração do presente aditamento, a Metro do Porto e a NORMETRO condensam num só documento as disposições do contrato conforme resultam do presente aditamento, documento este que consta do apêndice . . . , com a designação de «Versão actualizada do contrato».

Feito em . . . exemplares . . .

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 6/2003**

Nos termos do n.º 4 do artigo 8.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, que aprova a Lei de Defesa Nacional e das Forças Armadas (LDNFA), a Assembleia da República, por iniciativa do Governo, debateu as grandes opções do conceito estratégico de defesa nacional. Este debate, forma legalmente prevista para garantir a intervenção parlamentar no processo, foi o corolário de uma ampla consulta aos mais diversos sectores da sociedade civil, conseguindo-se assim uma discussão a um tempo participada e aprofundada da política de defesa nacional.

Tendo presente o conteúdo do debate produzido, o qual permitiu consolidar nas suas grandes linhas a orientação constante da proposta do Governo, preparou este o projecto de conceito estratégico de defesa nacional. Este projecto foi apreciado pelo Conselho Superior de Defesa Nacional, tendo antes sido ouvido o Conselho de Chefes de Estado-Maior, nos termos do n.º 3 do citado artigo 8.º da LDNFA.

Obtido que foi o desejável consenso em torno do documento elaborado pelo Governo, cabe agora a este, em Conselho de Ministros, aprovar, conferindo-lhe forma e força jurídicas, o conceito estratégico de defesa nacional.

Assim:

Nos termos das alíneas *d*) e *g*) do artigo 199.º da Constituição, o Conselho de Ministros resolve:

Aprovar, de acordo com o disposto no n.º 3 do artigo 8.º da Lei n.º 29/82, de 11 de Dezembro, o conceito estratégico de defesa nacional, em anexo à presente resolução, que dela faz parte integrante.

Presidência do Conselho de Ministros, 20 de Dezembro de 2002. — O Primeiro-Ministro, *José Manuel Durão Barroso*.

**Conceito estratégico de defesa nacional****1 — Introdução**

1.1 — A última década do século xx introduziu profundas mudanças no cenário internacional motivadas pela implosão da União Soviética. Em consequência, emergiram novos países nessa área, reforçou-se a legitimidade dos países da Europa Central e Oriental como actores internacionais e terminou o antagonismo Les-

te-Oeste e a sua inerente lógica de confrontação entre blocos.

O desenvolvimento que a vida internacional tem vindo a conhecer ao nível da circulação e do acesso à informação conferiu à globalização um papel igualmente fundamental em todas estas mudanças, com significativas consequências no processo decisório dos agentes políticos nacionais e internacionais.

Naturalmente, estas alterações no ambiente internacional vieram abrir novas oportunidades na cooperação internacional e permitir um relacionamento mais distendido entre países, instituições e organizações internacionais.

Em contrapartida, vieram também obrigar os agentes internacionais a adequarem as suas posturas, e mesmo as suas estruturas, à nova realidade, o que, obviamente, introduziu factores de instabilidade e de imprevisibilidade no seu seio.

Estamos, pois, num período de transição, que se estende do Estado à cidadania, com modificações assinaláveis nas prioridades que estabelece e no registo de valores que a orienta.

Os actores internacionais têm procurado adaptar-se a este novo cenário, encontrando formas de responder a um ambiente de ameaças e riscos de concretização imprevisível e de carácter multifacetado e transnacional.

Embora este novo ambiente estratégico tenha atenuado as ameaças tradicionais de cariz militar, fez surgir factores de instabilidade traduzidos em novos riscos e potenciais ameaças, de que os trágicos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 são o paradigma.

De tal forma assim é que esses acontecimentos alteraram profundamente a agenda político-estratégica internacional, criaram novos desafios no âmbito da segurança e defesa e introduziram um novo aspecto qualitativo de «ameaça», na cena internacional, tornando ainda mais difusa a fronteira entre esta e a caracterização de «riscos multifacetados e multidimensionais».

Com aquela acção, o terrorismo transnacional parece, assim, não considerar sequer limites éticos, nem de qualquer outra natureza, assumindo uma possibilidade de actuação à escala global, conjugando a violência tradicional, decorrente de atentados e acções bombistas, com a possível utilização do ciberespaço e de meios de destruição maciça.

A maximização dos princípios da surpresa e da decepção, num combate assimétrico por actores não tradicionais, onde se insere o terrorismo transnacional, a par da demonstração de capacidade e de motivação, por parte de organizações mal definidas e não totalmente identificadas, para levar a efeito acções de grande impacto, configuram a possibilidade de eclosão de elevados níveis de destruição humanos e materiais. As consequências de tais acções nas economias, na segurança e na estabilidade internacionais transcendem a capacidade de resposta individualizada dos Estados e inter-relacionam os conceitos de segurança interna e externa e os objectivos que estes prefiguram.

O terrorismo transnacional apresenta-se, pois, como uma ameaça externa e, quando concretizado, como uma agressão externa, pelo que a sua prevenção e combate se inserem claramente na missão das Forças Armadas.

Torna-se necessária não só a manutenção como a criação de capacidades que permitam dar resposta ao fenómeno do terrorismo, bem como à proliferação de armas de destruição maciça e à possibilidade de acidentes nucleares, radiológicos, químicos e biológicos