

em 4 de Junho de 2001, cujos originais se encontram arquivados no Instituto das Estradas de Portugal, e designados por:

- a) InterCompany Loan Agreement;
- b) Termination Agreement;
- c) Contrato de Assessoria;
- d) Cintra Shared Overheads Agreement;
- e) Cintra Secondment Agreement;
- f) Algarve International BV Articles of Association;
- g) Company Accounts Agreement;
- h) Issuer Accounts Agreement;
- i) InterCreditor Deed;
- j) Deed of Pledge;
- k) Shareholders Undertaking;
- l) Company Security Agreement;
- m) Deed of Guaranty;
- n) VAT Facility Agreement;
- o) VAT Financial Guaranty;
- p) Guaranty and Reimbursement Agreement;
- q) Common Terms Agreement;
- r) Subscription Agreement;
- s) EIB Facility Agreement;
- t) EIB Financial Guaranty;
- u) Paying Agency Agreement;
- v) Bond Trust Deed;
- w) Bond Financial Guaranty;
- x) Dutch Pledge Agreement;
- y) Contrato de Empreitada;
- z) Acordo de Subscrição de Capital;

em todos os casos incluindo os respectivos anexos e apêndices, passando estes últimos, a partir de 6 de Julho de 2001, e nos termos do n.º 8 infra, a constituir o novo anexo n.º 3 ao contrato de concessão.

4 — Aprovar a substituição integral do modelo financeiro que constitui o anexo n.º 9 ao contrato de concessão da SCUT do Algarve, outorgado em 11 de Maio de 2000, pelo modelo financeiro que foi submetido ao Governo Português pela EUROSCUT, S. A., em 4 de Junho de 2001, cujo original se encontra arquivado no Instituto das Estradas de Portugal. Nos cinco dias úteis seguintes àquele em que for colocada no mercado a emissão de obrigações a que se alude acima e em que for fixada a taxa do empréstimo do Banco Europeu de Investimento, a EUROSCUT, S. A., deverá enviar ao Instituto das Estradas de Portugal uma versão em formato electrónico do novo modelo financeiro, actualizado exclusivamente com a inclusão dos custos, taxas reais e calendários de reembolso inerentes ao financiamento obrigacionista e ao financiamento pelo Banco Europeu de Investimento. O modelo financeiro assim actualizado, depois de confirmado pelo Instituto das Estradas de Portugal, passará a constituir, nos termos do n.º 8 infra, o novo anexo n.º 9 ao contrato de concessão.

5 — Aprovar a substituição integral dos valores constantes do anexo n.º 17 ao contrato de concessão da SCUT do Algarve, outorgado em 11 de Maio de 2000, pelos valores calculados pelo Instituto das Estradas de Portugal a partir do novo modelo financeiro referido no número anterior, passando estes últimos, a partir de 6 de Julho de 2001, e nos termos do n.º 8 infra, a constituir o novo anexo n.º 17 ao contrato de concessão.

6 — Autorizar os Ministros das Finanças e do Equipamento Social a assinarem os documentos identificados

como Acordo designado por Upside Agreement e como Acordo entre o Estado Português, por um lado, a EUROSCUT — Sociedade Concessionária da SCUT do Algarve, S. A., por outro lado, e a Cintra Concesiones de Infraestruturas de Transporte, S. A., a Ferrovial Agroman, S. A., a Construções Gabriel A. S. Couto, S. A., a ECOP — Empresa de Construções e Obras Públicas de Arnaldo de Oliveira, S. A., a Eusébios & Filhos, S. A., a Empreiteiros Casais de António Fernandes da Silva, S. A., a J. Gomes — Sociedade de Construções do Cávado, S. A., a Aurélio Martins Sobreiro & Filhos, S. A., a António Alves Quelhas, S. A., por outro lado, e o Banco Santander Central Hispano, S. A., por outro lado, e o Citibank, N. A., por outro lado, e o Banco Europeu de Investimento, por outro lado, e a XL Capital Assurance, Inc., por outro lado, e a Algarve Internacional, B. V., que, em conjunto, passarão a constituir o anexo n.º 13 ao contrato de concessão da SCUT do Algarve, substituindo, a partir de 6 de Julho, e nos termos do n.º 8 infra, o contrato que, desde 11 de Maio de 2000, constitui aquele anexo.

7 — As autorizações e aprovações referidas nos números anteriores cessarão às 24 horas do dia 5 de Julho de 2001, se, até essa data, não tiver sido liquidada financeiramente a emissão obrigacionista a que se alude acima e se, até essa data, não tiverem entrado nos cofres da EUROSCUT, S. A., a totalidade dos fundos designados por Tranche B no contrato designado por Inter-Company Loan Agreement.

8 — No caso de nos termos do número anterior, as autorizações e aprovações acima referidas cessarem, todos os textos contratuais e valores que seriam substituídos ou alterados pelos textos e valores resultantes de tais autorizações e aprovações serão ripristinados para continuarem a constituir os anexos ao contrato de concessão da SCUT Algarve, sem que se haja produzido qualquer novação.

9 — A presente resolução produz efeitos a contar da data da sua assinatura.

Presidência do Conselho de Ministros, 21 de Junho de 2001. — O Primeiro-Ministro, *António Manuel de Oliveira Guterres*.

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS E DO EQUIPAMENTO SOCIAL

Portaria n.º 689/2001

de 10 de Julho

Com a publicação do Decreto-Lei n.º 567/99, de 23 de Dezembro, passou a ser exigida a celebração de contratos de seguro que garantam a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, em virtude da utilização de embarcações de recreio.

Nos termos do n.º 1 do artigo 44.º do Regulamento da Náutica de Recreio, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 329/95, de 9 de Dezembro, com a redacção que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 567/99, de 23 de Dezembro, compete aos Ministros do Equipamento Social e das Finanças, por portaria conjunta, estabelecer as regras a observar na celebração dos respectivos contratos de seguro.

Assim:

Manda o Governo, pelos Ministros das Finanças e do Equipamento Social, ao abrigo do disposto no n.º 1

do artigo 44.º do Regulamento da Náutica de Recreio, o seguinte:

1.º As pessoas que possam ser civilmente responsáveis pela reparação de danos causados a terceiros, provocados por embarcações de recreio (ER), são obrigadas a efectuar, nos termos deste diploma, contratos de seguro que garantam a respectiva responsabilidade decorrente do uso das referidas embarcações, bem como do reboque, por estas, de esquiadores ou de outros objectos.

2.º O cumprimento da obrigação prevista no número anterior, que impende sobre os proprietários das ER, é requisito indispensável para que as ER possam navegar.

3.º O seguro obrigatório das ER, previsto no presente diploma, aplica-se em todo o território nacional, abrangendo a zona económica exclusiva, o mar territorial e as águas interiores portuguesas.

4.º Os contratos de seguro terão em conta as zonas de navegação que as ER estejam autorizadas a praticar e que constem do registo das próprias ER.

5.º Os proprietários de ER estrangeiras que naveguem em águas abrangidas pelo mar territorial ou em águas interiores nacionais, com o objectivo de sair ou de entrar em portos portugueses, são igualmente obrigados a efectuar o seguro previsto neste diploma, a menos que a saída ou a entrada seja devida a arribada forçada ou já disponham de seguro efectuado nos países de registo das ER, e que possam ser accionados pelas mesmas eventualidades cobertas pelo presente diploma.

6.º O seguro das ER visa garantir a obrigação de indemnizar estabelecida na lei civil, até ao montante do capital obrigatoriamente fixado para este tipo de seguro.

7.º O capital mínimo, obrigatório para este seguro, por acidente ou séries de acidentes resultantes do mesmo evento, é de € 249 398,94 ou 50 milhões de escudos, seja qual for o número de vítimas ou a natureza dos danos.

8.º Excluem-se da garantia de seguro os danos causados:

- a) Aos responsáveis pelo comando das ER e aos titulares das respectivas apólices;
- b) Aos representantes legais das sociedades responsáveis pelos acidentes, bem como aos sócios, aos gerentes de facto ou de direito, aos empregados, assalariados ou mandatários, quando ao serviço das respectivas sociedades;
- c) Ao cônjuge, ascendentes, descendentes ou aos adoptados pelas pessoas referidas na alínea a), assim como a outros parentes ou afins até ao 3.º grau das mesmas pessoas, desde que com elas coabitem ou vivam a seu cargo;
- d) Às pessoas que tenham conhecimento da posse ilegítima das ER e de livre vontade nelas se façam transportar.

9.º Excluem-se igualmente da garantia do seguro:

- a) Os danos causados às próprias ER;
- b) Os danos devidos, directa ou indirectamente, a explosão, libertação de calor ou radiação provenientes de desintegração ou fusão de átomos, aceleração artificial de partículas ou radioactividades;
- c) Os danos emergentes da utilização das ER para fins ilícitos, que envolvam responsabilidade criminal;

- d) Os danos causados ao meio ambiente, em particular os causados directa ou indirectamente por poluição ou por contaminação do solo, das águas ou da atmosfera;
- e) Os danos ocorridos em consequência de guerra, greves, tumultos, comoções civis, assaltos, sabotagem, terrorismo, actos de vandalismo, insurreições civis ou militares ou decisões de autoridade ou de forças usurpando a autoridade, assaltos ou actos de pirataria;
- f) As despesas relacionadas com a remoção de destroços ou de salvados ou decorrentes da defesa dos direitos dos segurados;
- g) Os danos decorrentes de custas e de quaisquer outras despesas provenientes de procedimento criminal, de fianças, coimas, multas, taxas ou de outros encargos de idêntica natureza;
- h) Os danos ocorridos durante provas desportivas e respectivos treinos oficiais, ou durante testes de velocidade ou tentativas de recordes, salvo tratando-se de seguros celebrados ao abrigo do número seguinte.

10.º Os desportistas que pretendem utilizar ER em competições desportivas só o poderão fazer depois de celebrarem, para cada prova, um seguro, que garanta:

- a) No caso de ER à vela, a responsabilidade pelos danos provocados por essas mesmas ER a terceiros;
- b) No caso de ER a motor, a responsabilidade pelos danos provocados por essas mesmas ER a terceiros, com exclusão das pessoas e das ER participantes nas respectivas provas.

11.º Sem prejuízo do disposto na alínea b) do artigo 15.º deste diploma, o contrato de seguro deve garantir a responsabilidade civil das pessoas que por lei estejam obrigadas à sua celebração, assim como as indemnizações devidas em caso de furto, roubo ou furto de uso da embarcação causadora do acidente.

12.º Se existirem vários lesados com direito a indemnização que, na sua globalidade, exceda o montante do capital seguro, os direitos dos lesados contra a seguradora reduzir-se-ão proporcionalmente até à concorrência daquele montante.

13.º Mediante acordo expresso das partes contratantes, uma parte da indemnização devida a terceiros poderá ficar a cargo do segurado, mas esta limitação nunca será oponível aos lesados ou seus herdeiros.

14.º O pagamento do prémio de contrato de seguro assim como o incumprimento deste dever pelo segurado regem-se pelas disposições aplicáveis em matéria de seguros.

15.º Satisfeita a indemnização, a seguradora apenas tem direito de regresso contra as pessoas civilmente responsáveis que:

- a) Dolosamente tenham provocado o acidente;
- b) Sejam autoras ou cúmplices de furto, de roubo ou de furto de uso da embarcação causadora do acidente;
- c) Tendo a seu cargo o governo das ER, não estejam para tanto legalmente habilitadas ou não cumpram as normas de segurança ou a legislação aplicável às ER, ou utilizem as ER para fins não permitidos por lei ou pelo contrato de seguro, salvo em caso de assistência ou de sal-

vamento de embarcações ou de pessoas em perigo;

- d) Ajam sob a influência do álcool, estupefacientes, produtos tóxicos ou de outras drogas ou que abandonem os sinistrados.

16.º Os contratos de seguro garantem apenas as responsabilidades pelos danos resultantes de sinistros ocorridos durante o período de vigência, se reclamadas nos prazos fixados nas respectivas apólices.

17.º Dos contratos de seguro poderão constar apólices que dêem cobertura às ER e aos seus ocupantes, desde que as mesmas respeitem os princípios estabelecidos no presente diploma.

18.º As acções destinadas à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidentes provocados pelas ER, em caso de existência de seguro, devem ser deduzidas, obrigatoriamente:

- a) Contra a seguradora, se o pedido formulado se contiver nos limites fixados para o seguro obrigatório;
- b) Contra a seguradora e as pessoas civilmente responsáveis, quando o pedido formulado ultrapassar os limites referidos na alínea anterior.

19.º Nas acções referidas na alínea a) do número anterior, a seguradora pode, se assim o entender, fazer intervir o tomador do seguro.

20.º Quando o lesado não puder identificar a companhia seguradora, é-lhe dada a faculdade de demandar directamente a pessoa responsável pelo sinistro, para que possa ser notificada pelo tribunal nos termos legais, e indicar a seguradora da ER interveniente no acidente.

21.º Nas acções que sejam exercidas em processo cível é permitida a reconvenção contra o autor e a sua seguradora.

22.º Os documentos comprovativos dos seguros das ER devem ser exibidos às autoridades competentes, sempre que por estas sejam solicitados.

23.º Aos órgãos do Sistema da Autoridade Marítima compete fiscalizar a existência de seguro válido nas condições estabelecidas neste diploma.

Em 18 de Junho de 2001.

O Ministro das Finanças, *Joaquim Augusto Nunes Pina Moura*. — O Ministro do Equipamento Social, *Eduardo Luís Barreto Ferro Rodrigues*.

MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Portaria n.º 690/2001

de 10 de Julho

A Portaria n.º 386/94, de 16 de Junho, que aprovou o Regulamento Técnico Relativo ao Projecto, Construção, Exploração e Manutenção de Redes de Distribuição de Gases Combustíveis, e a Portaria n.º 361/98, de 26 de Junho, que aprovou o Regulamento Técnico Relativo ao Projecto, Construção, Exploração e Manutenção das Instalações de Gás Combustível Canalizado em Edifícios, são regulamentos que orientaram tecnicamente o projecto do gás natural, quer no interior dos edifícios, quer nas redes de distribuição que os abastecem.

Por outro lado, a Portaria n.º 362/2000, de 20 de Junho, que aprovou os Procedimentos Relativos às Inspeções e à Manutenção das Redes e Ramais de Distribuição e Instalações de Gás e o Estatuto das Entidades Inspectoras das Redes e Ramais de Distribuição e Instalações de Gás, veio dar cumprimento às preocupações relacionadas com o reforço da protecção e garantia da salvaguarda das pessoas e bens, passando as entidades inspectoras a assegurar a conformidade dos projectos de instalações de gás e a realização de inspeções.

Contudo, a experiência entretanto adquirida com o desenvolvimento do projecto do gás natural, na vertente atrás referida, aconselhou a revisão daqueles regulamentos, por forma a integrar soluções que permitam dar resposta mais adequada às exigências da situação actual, fazendo algumas adaptações e alterações do ponto de vista técnico.

Assim:

Ao abrigo do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 232/90, de 16 de Julho, dos n.ºs 1 e 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 521/99, de 10 de Dezembro, e do n.º 5 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 125/97, de 23 de Maio:

Manda o Governo, pelo Ministro da Economia, o seguinte:

1.º O artigo 24.º do anexo da Portaria n.º 386/94, de 16 de Junho, passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 24.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 — Na ligação das redes de distribuição aos edifícios, os tubos de polietileno só podem emergir do solo, no exterior dos edifícios ou embebidos na face exterior da parede dos mesmos até 1,1 m e com observância do disposto no n.º 10.
- 8 —
- 9 —
- 10 —
- a)
- b)
- c) Acompanhar a tubagem de gás até 1,1 m.
- 11 —
- 12 —

2.º Os artigos 1.º, 2.º, 6.º, 7.º, 13.º, 15.º, 16.º, 18.º, 19.º, 20.º, 26.º, 27.º, 29.º, 32.º, 40.º, 41.º e 48.º e o anexo do anexo da Portaria n.º 361/98, de 26 de Junho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

[...]

1 — O presente Regulamento estabelece as condições técnicas a que devem obedecer o projecto, a construção e a exploração das instalações de gás combustível canalizado em edifícios habitados, ocupados ou que recebam público e respectivos anexos, desde que a potência instalada, por fogo ou local de consumo, não ultrapasse 70 kW.