



# JORNAL da REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR - LESTE

§ 1.00

## Número Extraordinário

### SUMÁRIO

#### GOVERNO:

#### Decreto-Lei N.º 43/2015 de 28 de Dezembro

Regime Jurídico da Parceria Público Privada para o Porto de  
Tibar ..... 1

#### DECRETO-LEI N.º 43/2015

de 28 de Dezembro

#### REGIME JURÍDICO DA PARCERIA PÚBLICO PRIVADA PARA O PORTO DE TIBAR

O Regime Jurídico das Parcerias Público Privadas, aprovado pelos Decretos-Leis n.º 42/2012, de 7 de Setembro, n.º 2/2014, de 15 de Janeiro, e regulamentado pelo Decreto-Lei n.º 8/2014, de 19 de Março, estabeleceu o quadro legislativo que define o regime jurídico aplicável às parcerias entre entidades públicas e privadas, sendo, no entanto, necessário estabelecer o enquadramento jurídico específico para a implementação da parceria público privada relativa à concepção, financiamento, execução, exploração e gestão do Porto de Tibar.

O presente decreto-lei estabelece, assim, o quadro jurídico especificamente aplicável ao acordo de parceria público privada

do Porto de Tibar, atribuindo competências ao Governo para negociar e assinar o contrato com o parceiro privado para desenvolver a concepção, construção, financiamento, execução, exploração e gestão do novo porto de águas profundas da República Democrática de Timor Leste. Este decreto-lei tem como objectivo estabelecer um quadro jurídico claro, justo, previsível e estável que permita estimular e atrair o investimento privado e garantir a prestação dos serviços públicos associados ao novo porto de águas profundas, bem como a atribuição de poderes ao Governo para negociar e estabelecer contratualmente os termos e as condições da concessão, incluindo a alocação adequada do risco entre os parceiros público e privado.

Assim, o Governo decreta, nos termos das alíneas e) e o) do n.º 1 do artigo 115.º e da alínea d) do artigo 116.º da Constituição da República Democrática de Timor Leste, para valer como lei, o seguinte:

#### Artigo 1.º

#### Âmbito de aplicação e objecto

O presente decreto-lei estabelece o enquadramento jurídico especificamente aplicável à atribuição pelo Estado a um parceiro privado da concessão para a concepção, construção, financiamento, execução, exploração e gestão do Porto de Tibar.

#### Artigo 2.º

#### Definições

Para efeitos do presente decreto-lei, os termos abaixo indicados têm o seguinte significado:

- “APORTIL” significa a Autoridade Portuária de Timor Leste, criada pelo Decreto-Lei n.º 3/2003, de 10 de Março de 2003;
- “Concessionária” significa o co-contratante, pessoa singular ou colectiva que, ao abrigo de um contrato público de concessão, fica, no todo ou em parte, responsável pela concepção, financiamento, execução, exploração e gestão do Porto de Tibar.
- “Contrato de Concessão” significa o contrato de concessão bilateral vinculativo celebrado entre o Estado, na qualidade de concedente, e a Concessionária, que inclui os termos e

as condições para o financiamento, desenho, construção, manutenção e operação do Porto de Tibar;

- d) “Porto de Tibar” significa o terminal de contentores e carga situado na baía de Tibar, tal como identificado e descrito no Contrato de Concessão, incluindo o canal de acesso e a baía do porto afecta à concessão, muro-cais e todos os terrenos adjacentes, infraestruturas, estruturas, instalações e equipamento associados.

### **Artigo 3.º** **Contrato de Concessão**

1. Nos termos dos Decretos-Leis n.º 42/2012 de 7 de Setembro de 2012, n.º 2/2014 de 15 de Janeiro de 2014 e n.º 8/2014 de 19 de Março de 2014 (Regime Jurídico das Parcerias Público Privadas), compete ao Governo negociar e assinar o Contrato de Concessão, em representação do Estado.
2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, é necessária aprovação do Conselho de Ministro para os seguintes actos:
  - a) Prorrogação do Contrato de Concessão;
  - b) Alterações ao Contrato de Concessão por iniciativa do concedente ou da Concessionária, incluindo alterações aos trabalhos de concepção, construção, financiamento, execução, exploração e gestão do Porto de Tibar e prestação de serviços, que impliquem custos para o Estado acima de \$50.000,00 (cinquenta mil Dólares dos Estados Unidos da América).

### **Artigo 4.º** **Regime Tarifário**

1. O regime tarifário associado à utilização do Porto de Tibar e serviços associados é estabelecido e regulado no Contrato de Concessão.
2. O regime tarifário só pode ser revisto nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão, sendo que essa revisão carece de aprovação prévia do Conselho de Ministros, com excepção das revisões automáticas previstas no Contrato de Concessão.
3. O regime tarifário estabelecido no Contrato de Concessão deve ser justo, razoável e transparente.
4. O regime tarifário está sujeito aos seguintes princípios:
  - a) Recuperação dos custos – as tarifas e as taxas praticadas devem refletir o verdadeiro custo do serviço ou infraestrutura a que se refere;
  - b) Utilizador pagador – os utilizadores do Porto de Tibar devem pagar pelo direito de acesso e uso dos serviços disponibilizados;
  - c) Taxa de retorno razoável – A Concessionária tem o direito a:
    - i. Recuperação dos investimentos realizados na

concepção, construção, manutenção, operação e serviços complementares do Porto de Tibar durante o prazo do Contrato de Concessão; e

- ii. Realização de lucro proporcional aos riscos associados e a outros aspectos comerciais aplicáveis.

- d) Competitividade – as tarifas e as taxas praticadas devem ser internacionalmente competitivas por forma a permitir a utilização e a disponibilidade do Porto de Tibar.

5. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, o regime tarifário associado ao uso do Porto de Tibar e aos serviços associados deve ser publicado no Jornal da República.

### **Artigo 5.º** **Relação com o Governo**

1. Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, das obras públicas e dos transportes representam o Estado, na qualidade de concedente, na negociação, assinatura e execução do Contrato de Concessão.
2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, os membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas e transportes podem delegar as suas competências noutra entidade pública, incluindo a APORTIL.
3. Não são aplicáveis ao Porto de Tibar as normas do Decreto-Lei n.º 19/2003, de 13 de Novembro, e outra qualquer lei geral aplicável ao regime tarifário.
4. Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas e dos transportes podem determinar, em termos razoáveis, que parte do Porto de Tibar seja delimitada como área de segurança e sujeitar o seu acesso e uso a regulamentação especial.
5. Não são aplicáveis ao Porto de Tibar as normas relativas a especificações técnicas de projecto, documentos de projecto, testes e comissionamento, constantes do Decreto-Lei n.º 11/2011, de 23 de Março (Agência Nacional de Desenvolvimento), Decreto-Lei n.º 26/2010, de 22 de Dezembro (Registo dos Empresários em Nome Individual do Sector da Construção Civil), Decreto Ministerial n.º 13/MOP/2013, de 28 de Agosto, o Decreto Ministerial n.º 7/MF/2011, de 6 de Abril e o Decreto Ministerial n.º 25/MOP/2013, de 11 de Dezembro, aplicando-se, para esse efeito, as normas estabelecidas no Contrato de Concessão.
6. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o presente decreto-lei não derroga a obrigação de obtenção das necessárias licenças ou autorizações administrativas, nos termos da lei aplicável.

### **Artigo 6.º** **Ambiente**

1. Durante o período de construção e manutenção do Porto de Tibar, não são aplicáveis as seguintes normas constantes do Regulamento UNTAET/2000/19, de 30 de Junho:

- a) Alínea a) do n.º 2 do artigo 3.º, no que respeita à necessidade de evitar perturbações em espécies protegidas em resultado de dragagens ou outros trabalhos;
  - b) Alínea b) do n.º 2 do artigo 3.º;
  - c) Alínea a) do artigo 4.º; e
  - d) Artigo 5.º.
2. O presente decreto-lei não prejudica a aplicação do Decreto-Lei n.º 5/2011, de 9 de Fevereiro (Licenciamento Ambiental), no que respeita à obtenção de licença ambiental.

**Artigo 7.º**  
**Relações laborais**

1. A Concessionária tem o direito de contratar trabalhadores, nos termos do disposto no artigo 77.º da Lei n.º 4/2012, de 21 de Fevereiro (Lei do Trabalho).
2. Para efeitos do disposto no artigo 18.º da Lei n.º 5/2012, de 29 de Fevereiro (Lei da Greve):
  - a) O Porto de Tibar destina-se a dar resposta a necessidades sociais impreteríveis;
  - b) A Concessionária, enquanto empresa, destina-se a dar resposta a necessidades sociais impreteríveis.

**Artigo 8.º**  
**Terrenos necessários à implementação da Concessão**

1. O concedente, de acordo com a lei e o Contrato de Concessão, deve disponibilizar os terrenos necessários à construção e exploração do Porto de Tibar ou, quando os mesmos não sejam propriedade sua, auxiliar a Concessionária na obtenção de direitos sobre os terrenos, designadamente através de procedimentos expropriativos ou da constituição de servidões.
2. As aquisições compulsórias de terrenos ou de direitos sobre os terrenos necessários para a construção e exploração do Porto de Tibar são conduzidas de acordo com a lei aplicável e o proprietário dos terrenos ou dos direitos sobre os mesmos tem direito a uma indemnização justa, cujo valor é acordado entre as partes ou estabelecido por lei.
3. Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas e dos transportes devem desenvolver um plano de realojamento dos proprietários de terrenos que sejam adquiridos ou cujos meios de subsistência sejam adversamente afectados pela construção e exploração do Porto de Tibar.
4. A Concessionária tem o direito, nos termos da lei aplicável, a aceder, transitar, realizar trabalhos, instalar infraestruturas e equipamentos nos terrenos cuja propriedade seja pública e que sejam necessários para efeitos de construção e exploração do Porto de Tibar.

5. Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas e dos transportes podem impor restrições especiais à utilização do solo e das águas, incluindo o leito marinho, situados nas imediações do Porto de Tibar e que sejam necessários para garantir a segurança e protecção das operações realizadas no Porto de Tibar e nas suas imediações, designadamente sobre:
  - a) O uso do solo e da água;
  - b) A implementação de infra-estruturas, estruturas, instalações, equipamento, veículos, iluminação, sinalização ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
  - c) Tudo o que possa interferir directa ou indirectamente com a utilização do Porto de Tibar.
6. Os membros do Governo responsáveis pelas áreas das obras públicas e dos transportes devem recorrer ao tribunal para proceder ao embargo de obras e à demolição de infraestruturas e instalações que violem as restrições impostas pelo presente artigo.
7. Os proprietários das infraestruturas, estruturas, instalações, obras e outros direitos prévios à imposição das restrições estabelecidas nos termos do presente artigo têm o direito a uma indemnização justa, cujo valor é acordado entre as partes ou estabelecido por lei.
8. O Estado pode impor datas limite para o pagamento das indemnizações previstas no presente artigo.
9. Os valores referidos no n.º 2 e no n.º 7 são decididos pelo tribunal caso não haja acordo entre as partes.

**Artigo 9.º**  
**Formalidades e procedimentos**

1. A selecção do parceiro privado e adjudicação do Contrato de Concessão está sujeita à realização de um procedimento concursal, que respeita as seguintes condições:
  - a) O procedimento concursal deve ser realizado de acordo com as melhores práticas internacionais, por forma a incluir uma fase de pré-qualificação e uma fase de apresentação de propostas;
  - b) Os candidatos a concorrentes são pré-qualificados com base nas suas qualificações técnicas e financeiras;
  - c) Os concorrentes qualificados na fase de pré-qualificação são convidados a apresentar propostas técnicas e financeiras;
  - d) Após a análise das propostas é elaborado um relatório fundamentado sobre o procedimento, análise e método de avaliação das propostas, que propõe a sua ordenação, identificando a proposta à qual deve ser adjudicado o Contrato de Concessão.
2. O Contrato de Concessão pode ser celebrado em várias línguas, desde que pelo menos uma delas seja uma das línguas oficiais da República Democrática de Timor Leste.

3. Podem ser assinadas várias cópias do Contrato de Concessão.

**Artigo 10.º**  
**Resolução de conflitos**

1. Os eventuais conflitos que possam surgir entre as partes em matéria de aplicação, interpretação ou integração das regras do Contrato de Concessão são submetidos a arbitragem ou a outros meios alternativos de resolução de litígios estabelecidos nos termos do Contrato de Concessão.
2. O Governo compromete-se a dar cumprimento à decisão final ou sentença e a não se opor à execução da mesma com base nos seus direitos e imunidades ou com base em erro, defeito ou omissão sem que a Concessionária deles tivesse tido prévio conhecimento.
3. A sede da arbitragem pode ser fora da República Democrática de Timor Leste.

**Artigo 11.º**  
**Conteúdo do Contrato de Concessão**

Sem prejuízo de as partes acordarem na inclusão de outras matérias, o Contrato de Concessão deve regular as seguintes matérias:

- a) Propriedade e controlo dos bens do Estado e da Concessionária;
- b) Transmissão ou cedência dos direitos e propriedade da Concessionária;
- c) Língua de referência em caso de divergência na tradução do Contrato de Concessão;
- d) Indemnizações pagas pelas partes, forma de cálculo das mesmas e disponibilidade de vias de recurso apropriadas;
- e) Valor das tarifas e taxas portuárias relativas ao uso do Porto de Tibar e aos serviços associados e mecanismos de revisão das mesmas;
- f) Pagamentos directos efectuados pelo concedente em substituição ou acréscimo ou sob a forma de indemnização das tarifas e taxas devidas pelo uso do Porto de Tibar;
- g) Securitização de direitos, ativos e fluxos de caixa;
- h) Renegociação, cessação, suspensão, prorrogação e alteração ao Contrato de Concessão.

**Artigo 12.º**  
**Direito subsidiário**

1. Tudo o que não esteja especialmente previsto no presente decreto-lei aplica-se subsidiariamente o Regime Jurídico das Parcerias Público Privadas, o Regime Jurídico dos Contratos Públicos e os princípios gerais de direito administrativo.
2. O presente decreto-lei pode ser regulamentado por decreto

ministerial dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças, obras públicas e transportes.

**Artigo 13.º**  
**Aplicação da lei no tempo**

As disposições do n.º 1 do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 9.º do presente decreto-lei aplicam-se retroativamente à data de 2 de Agosto de 2013.

**Artigo 14.º**  
**Entrada em vigor**

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros em 24 de Novembro de 2015.

O Primeiro-Ministro,

---

**Dr. Rui Maria de Araújo**

A Ministra das Finanças,

---

**Santina José Rodrigues Ferreira Viegas Cardoso**

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações,

---

**Gastão Francisco de Sousa**

Promulgado em 23 de Dezembro de 2015

Publique-se.

O Presidente da República,

---

**Taur Matan Ruak**