

1993, Israel, em 14 de Setembro de 1993, e a Suécia, em 27 de Setembro de 1993.

Em conformidade com o artigo 38, alínea 5, a Convenção entrou em vigor entre o Estado de Maurício e os Estados Unidos da América em 1 de Outubro de 1993, e entre o Estado de Maurício e a República Federal da Alemanha, Israel e a Suécia em 1 de Dezembro de 1993.

Relativamente a Portugal, a Convenção foi aprovada para ratificação pelo Decreto do Governo n.º 33/83, conforme *Diário da República*, 1.ª série, n.º 108, de 11 de Agosto de 1983. O depósito do instrumento de ratificação foi feito em 23 de Setembro de 1983, segundo *Diário da República*, 1.ª série, n.º 126, de 31 de Maio de 1984. A autoridade central portuguesa é a Direcção-Geral dos Serviços Judiciários, conforme *Diário da República*, n.º 165, de 20 de Julho de 1985.

Secretaria-Geral do Ministério dos Negócios Estrangeiros, 2 de Fevereiro de 1994. — O Secretário-Geral-Adjunto, *Afonso de Castro de Sá Pereira e Vasconcelos*.

## MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

### Decreto-Lei n.º 70/94

de 3 de Março

O ramal da Lousã assegura a ligação ferroviária das zonas de Serpins, Lousã, Miranda do Corvo e Ceira a Coimbra e à linha do Norte.

Esta ligação foi bastante afectada pelas difíceis condições de atravessamento do centro de Coimbra, nomeadamente devido à confluência de tráfegos rodoviário e ferroviário no cruzamento da Avenida de Emídio Navarro com a Ponte de Santa Clara e o Largo da Portagem, o que originou uma progressiva transferência dos fluxos pendulares de passageiros deste ramal para o modo de transporte rodoviário, público e privado.

Por esta razão, foi necessário deslocar o terminal das circulações do ramal para Coimbra-Parque, não existindo hoje nenhuma circulação de passageiros entre este terminal e Coimbra-B, que sirva a parte central da cidade.

Este quadro recomenda que se criem condições para dar uma resposta mais cómoda e eficaz para o transporte dos passageiros das zonas em questão e da própria cidade de Coimbra, através de uma solução mais moderna e flexível que o transporte ferroviário tradicional, totalmente inadequado a este fim.

Face aos condicionalismos preexistentes, a solução adequada é a do metropolitano de superfície, um meio de transporte que, pelas suas características técnicas, se adapta não só a uma circulação urbana com capacidade para os fluxos de passageiros esperados como, também, a uma maior rapidez, horários mais flexíveis e melhor articulação com os outros meios de transporte existentes.

O disposto no presente diploma mereceu a concordância das Câmaras Municipais de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, que para o efeito foram ouvidas.

Assim:

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

Artigo 1.º A exploração, nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, em regime de exclu-

sivo, do metropolitano ligeiro de superfície é atribuída a uma sociedade anónima, de capitais exclusivamente públicos, a criar nos termos da lei comercial, desde que obedeça às seguintes condições:

- a) O capital social ser detido pelas Câmaras Municipais de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte;
- b) A sociedade ter por objecto principal a exploração do metropolitano de superfície nos municípios de Coimbra, Miranda do Corvo e Lousã, no corredor Coimbra-B-Serpins, pelo ramal da Lousã.

Art. 2.º — 1 — A CP — Caminhos de Ferro Portugueses, E. P., pode participar em espécie no capital social da sociedade referida no artigo anterior até 30% do seu total.

2 — O Metropolitano de Lisboa, E. P., pode participar no capital social da sociedade referida no artigo anterior até 5% do seu total.

Art. 3.º — 1 — A sociedade referida no artigo 1.º apenas adquire o exclusivo de exploração se, após a sua constituição, efectuar depósito do contrato social na Direcção-Geral de Transportes Terrestres e, por despacho do director-geral de Transportes Terrestres, for declarada a sua conformidade com as disposições do presente diploma.

2 — O despacho referido no número anterior é publicado no *Diário da República*.

Art. 4.º A realização dos estudos, concepção, planeamento e projectos e a construção das infra-estruturas necessárias à concretização do empreendimento cabe à sociedade referida no artigo 1.º

Art. 5.º — 1 — A sociedade referida no artigo 1.º pode ceder a exploração a entidade privada, mediante concurso público.

2 — O programa de concurso para a exploração e respectivo caderno de encargos carecem de homologação pelo director-geral de Transportes Terrestres.

3 — A cedência prevista no n.º 1 pode, nos termos que vierem a constar do respectivo caderno de encargos, ser estabelecida mediante condições que obriguem o cessionário a proceder à modernização e ou à construção de linhas ou troços de linha, existentes ou novos.

4 — Os preços a praticar, bem como o respectivo regime, são os constantes do contrato a que se refere o artigo seguinte.

Art. 6.º A adjudicação da cedência é feita pela sociedade referida no artigo 1.º, sendo formalidade essencial a outorga do contrato por escritura pública.

Art. 7.º — 1 — A CP cederá o uso do ramal da Lousã à entidade que explore o metropolitano ligeiro de superfície, nos termos que vierem a constar de protocolo a celebrar entre as duas empresas.

2 — Do protocolo a que se refere o número anterior pode ainda constar a cedência pela CP de imóveis desafectados do domínio público ferroviário, nos termos do Decreto-Lei n.º 269/92, de 28 de Novembro.

Art. 8.º Compete ao director-geral de Transportes Terrestres:

- a) Autorizar o início de exploração;
- b) Propor ao Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações a cessação do exclusivo, quando não sejam cumpridas as condições constantes do presente diploma;

- c) Ouvir a Direcção-Geral da Concorrência e Preços no que respeita ao disposto no n.º 4 do artigo 5.º

Art. 9.º A CP assegura a manutenção do serviço ferroviário prestado no ramal da Lousã até à entrada em funcionamento do metropolitano ligeiro de superfície.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 20 de Janeiro de 1994. — *Aníbal António Cavaco Silva — Eduardo de Almeida Catroga — Luís Francisco Valente de Oliveira — Joaquim Martins Ferreira do Amaral — Fernando Manuel Barbosa Faria de Oliveira.*

Promulgado em 11 de Fevereiro de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MARIO SOARES.

Referendado em 15 de Fevereiro de 1994.

O Primeiro-Ministro, *Aníbal António Cavaco Silva.*

### Decreto-Lei n.º 71/94

de 3 de Março

Foi pelo Governo tomada a decisão de concluir a 2.ª fase da actual ponte sobre o rio Tejo em Lisboa com a instalação do caminho de ferro e o alargamento do tabuleiro rodoviário, tendo o processo tendente à preparação do lançamento dos trabalhos sido até aqui conduzido pela Junta Autónoma de Estradas.

Este processo encontra-se na fase de elaboração do projecto de execução, cuja conclusão se prevê venha a ocorrer na Primavera do próximo ano.

Por outro lado, a ponte — entendida no seu conjunto de ponte suspensa e viaduto de Alcântara — carece, para além dos necessários trabalhos de reforço da estrutura, de uma série de outras obras complementares, que visam a sua manutenção e que tornam de grande complexidade a definição dos termos em que todo o processo se deverá desenvolver, atendendo ainda aos vultosos investimentos que há que realizar.

Entende-se, assim, que a variedade, a complexidade e a celeridade com que o conjunto dos trabalhos tem de decorrer aconselham a criação de uma estrutura autónoma de projecto que, para além de preparar os necessários instrumentos de regulamentação do concurso público internacional — que deverá incluir uma fase de pré-qualificação —, promova a elaboração dos vários projectos, o acompanhamento e a fiscalização das obras e coordene as intervenções das diferentes entidades que nele estão ou se hão-de ver envolvidas.

Assim:

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

#### Artigo 1.º

##### Criação

É criado um gabinete dependente directamente do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e dotado de autonomia administrativa e financeira e personalidade jurídica para gerir as obras de instalação do caminho de ferro na actual ponte sobre o Tejo, designado GECAF.

#### Artigo 2.º

##### Atribuições

1 — Constituem atribuições do GECAF a elaboração, bem como a promoção e coordenação da execução dos projectos de instalação do tabuleiro ferroviário e de alargamento do tabuleiro rodoviário para seis vias de circulação, na actual ponte sobre o rio Tejo e a realização de obras complementares, bem como as de reparação e beneficiação geral da respectiva estrutura metálica, incumbindo-lhe em especial:

- a) Promover, mediante aprovação ministerial, a elaboração dos processos de concurso, visando a adjudicação de empreitadas de obras referentes aos mencionados projectos;
- b) Assegurar a coordenação dos serviços e entidades que intervenham na execução das referidas obras.

2 — Os contratos já celebrados por outras entidades públicas que tenham por objecto prestação referentes às atribuições do GECAF ou quaisquer outras acções preparatórias dos trabalhos a realizar passam a ter como contratante por parte do Estado o GECAF.

#### Artigo 3.º

##### Órgãos

São órgãos do GECAF:

- a) O director;
- b) O conselho administrativo.

#### Artigo 4.º

##### Director

1 — O GECAF é chefiado por um director nomeado por despacho conjunto dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Comunicações de entre personalidades de reconhecido mérito e experiência profissional no domínio da construção de infra-estruturas de transportes.

2 — O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações delegará no director as competências necessárias à prossecução dos objectivos do GECAF.

3 — Ao director do GECAF é atribuída uma remuneração base equivalente à do índice 100 da escala salarial dos dirigentes da Administração Pública, anualmente actualizável na mesma percentagem que for fixada para a função pública.

#### Artigo 5.º

##### Conselho administrativo

1 — O Conselho administrativo é o órgão deliberativo em matéria de gestão financeira e patrimonial, com a seguinte composição:

- a) O director, que preside;
- b) O coordenador do Núcleo de Apoio Técnico;
- c) O coordenador do Núcleo de Apoio Administrativo.

2 — O presidente é substituído, nas suas ausências e impedimentos, pelo coordenador do Núcleo de Apoio Técnico.