

Decreto n.º 32/94

Acordo Europeu sobre as Grandes Linhas de Transporte Combinado Internacional e Respectivas Instalações

Nos termos da alínea c) do n.º 1 do artigo 200.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo único. É aprovado, para adesão, o Acordo Europeu sobre as Grandes Linhas de Transporte Combinado Internacional e Respectivas Instalações, concluído em Genebra em 1 de Fevereiro de 1991, cuja versão autêntica em língua francesa e a respectiva tradução em língua portuguesa seguem em anexo ao presente decreto.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Setembro de 1994. - Aníbal António Cavaco Silva - Eduardo de Almeida Catroga - José Manuel Durão Barroso - Jorge Manuel Mendes Antas.

Ratificado em 7 de Outubro de 1994.

Publique-se.

O Presidente da República, MÁRIO SOARES.

Referendado em 10 de Outubro de 1994.

O Primeiro-Ministro, Aníbal António Cavaco Silva.

ACORDO EUROPEU SOBRE AS GRANDES LINHAS DE TRANSPORTE
COMBINADO INTERNACIONAL E RESPECTIVAS INSTALAÇÕES
(AGTC).

As Partes Contratantes:

Desejosas de facilitar o transporte internacional de mercadorias;

Considerando o provável aumento futuro do transporte internacional de mercadorias, em consequência das crescentes trocas internacionais;

Conscientes das consequências negativas que tal evolução poderá ter no meio ambiente;

Realçando o importante papel que cabe ao transporte combinado para aliviar a sobrecarga suportada pela rede europeia de estradas, particularmente no tráfego transalpino, e para reduzir os danos causados ao meio ambiente;

Convictas de que, para que o transporte combinado internacional na Europa se torne mais eficaz e atractivo para os clientes, é indispensável a instituição de um quadro jurídico que estabeleça um

plano coordenado de desenvolvimento dos serviços de transporte combinado e de infra-estrutura necessária para a exploração desses serviços, baseado em parâmetros e normas de eficácia internacionalmente reconhecidos;

acordam no seguinte:

CAPÍTULO I Generalidades

Artigo 1.º Definições

Para efeitos do presente Acordo:

a) A expressão «transporte combinado» designa o transporte de mercadorias numa mesma unidade de transporte que utilize mais do que um modo de transporte;

b) A expressão «rede de grandes linhas de transporte combinado internacional» designa todas as linhas de caminho de ferro consideradas importantes para o transporte combinado internacional, no caso de:

i) Serem actualmente utilizadas no âmbito do transporte combinado internacional regular (por exemplo, caixa móvel, contentor, semi-reboque);

ii) Constituírem linhas afluentes importantes para o transporte combinado internacional;

iii) Se prever que, num futuro próximo, venham a ser linhas importantes para o transporte combinado internacional [de acordo com as definições constantes de i) e ii)];

c) A expressão «respectivas instalações» abrangerá os terminais de transporte combinado, os pontos de atravessamento de fronteira, as estações de mudança de grupos de vagões, as estações de mudança de bitola e os portos ou ligações por navio transbordador (ferry) que se revistam de importância para o transporte combinado internacional.

Artigo 2.º Designação da rede

As Partes Contratantes adoptam as disposições do presente Acordo enquanto plano coordenado a nível internacional para a criação e a exploração de uma rede de grandes linhas de transporte combinado internacional e respectivas instalações, daqui em diante designada «rede de transporte combinado internacional», plano esse que tencionam pôr em prática no âmbito de programas nacionais. A rede de transporte combinado internacional é constituída pelas linhas de caminho de ferro constantes do anexo I ao presente Acordo, assim como pelos terminais de transporte combinado, pontos de atravessamento de fronteira, estações de mudança de bitola e portos ou ligações por navio transbordador (ferry) que se revestem de importância para o transporte combinado internacional, referidos no anexo II ao presente Acordo.

Artigo 3.º Características técnicas da rede

As linhas de caminho de ferro da rede de transporte combinado internacional deverão corresponder às características enunciadas no anexo III ao presente Acordo ou deverão passar, no futuro, a estar em conformidade com as disposições desse anexo, aquando de melhoramentos a serem realizados no âmbito de programas nacionais.

Artigo 4.º Objectivos operacionais

A fim de facilitar os serviços de transporte combinado internacional na rede de transporte combinado internacional, as Partes Contratantes tomarão as medidas adequadas para que sejam observados os parâmetros de eficácia e as normas mínimas aplicáveis aos comboios de transporte combinado e às respectivas instalações, referidos no anexo IV ao presente Acordo.

Artigo 5.º Anexos

Os anexos ao presente Acordo constituem parte integrante do mesmo. Novos anexos abrangendo outros aspectos do transporte combinado internacional poderão ser acrescentados ao Acordo, nos termos do procedimento de introdução de emendas previsto no artigo 12.º

CAPÍTULO II Disposições finais

Artigo 6.º Designação do depositário

O Secretário-Geral das Nações Unidas será o depositário do presente Acordo.

Artigo 7.º Assinatura

1 - O presente Acordo estará aberto à assinatura, no Departamento das Nações Unidas em Genebra, por Estados que sejam membros da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas ou que tenham sido admitidos na Comissão a título consultivo, nos termos dos n.os 8 e 11 do mandato da Comissão, de 1 de Abril de 1991 até 31 de Março de 1992.

2 - Estas assinaturas ficarão sujeitas a ratificação, aceitação ou aprovação.

Artigo 8.º Ratificação, aceitação ou aprovação

1 - O presente Acordo fica submetido a ratificação, aceitação ou aprovação, nos termos do n.º 2 do artigo 7.º

2 - A ratificação, a aceitação ou a aprovação efectuar-se-ão através do depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral das Nações Unidas.

Artigo 9.º Adesão

1 - O presente Acordo ficará aberto à adesão por parte de qualquer dos Estados referidos no n.º 1 do artigo 7.º a partir de 1 de Abril de 1991.

2 - A adesão efectuar-se-á através do depósito de um instrumento junto do Secretário-Geral das Nações Unidas.

Artigo 10.º

1 - O presente Acordo entrará em vigor 90 dias após a data em que os governos de oito Estados tenham depositado um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, na condição de que uma ou mais linhas da rede de transporte combinado internacional liguem de forma contínua os territórios de, pelo menos, quatro dos Estados que hajam depositado tal instrumento.

2 - Se não estiver preenchida a condição atrás referida, o Acordo entrará em vigor 90 dias após a data de depósito do instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão por meio do qual a referida condição passe a ficar satisfeita.

3 - Para cada Estado que depositar um instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão depois de iniciado o período de 90 dias especificado nos n.os 1 e 2 do presente artigo, o Acordo entrará em vigor 90 dias após a data do respectivo depósito.

Artigo 11.º

Limites à aplicação do Acordo

1 - Nenhuma disposição do presente Acordo poderá ser interpretada como impeditiva para qualquer Parte Contratante de tomar as medidas compatíveis com as disposições da Carta das Nações Unidas que considere necessárias para a sua segurança externa ou interna, desde que limitadas às exigências da situação.

2 - Tais medidas, que devem ter carácter temporário, serão imediatamente notificadas ao depositário, com indicação da sua natureza específica.

Artigo 12.º

Regulação de diferendos

1 - Qualquer diferendo entre duas ou mais Partes Contratantes quanto à interpretação do presente Acordo e que as Partes em litígio sejam incapazes de resolver por meio de negociações ou por outros meios será remetido para decisão arbitral, desde que uma das Partes Contratantes em litígio o requeira, sendo, para esse efeito, submetido a um ou mais árbitros escolhidos por mútuo acordo entre as Partes em litígio. Se, decorrido um prazo de três meses a partir da data do pedido de arbitragem, as Partes em litígio não chegarem a acordo quanto à escolha de um árbitro ou árbitros, qualquer dessas Partes poderá solicitar ao Secretário-Geral da Organização das Nações

Unidas que designe um árbitro único, a quem o diferendo será remetido para decisão.

2 - A decisão do árbitro ou árbitros designados nos termos do n.º 1 do presente artigo terá carácter obrigatório para as Partes Contratantes em litígio.

Artigo 13.º Reservas

Qualquer Estado poderá, no momento da assinatura do presente Acordo ou do depósito do seu instrumento de ratificação, aceitação, aprovação ou adesão, notificar o depositário de que não se considera vinculado ao artigo 12.º do presente Acordo.

Artigo 14.º Procedimento de emenda ao presente Acordo

1 - O presente Acordo poderá ser objecto de emendas, de acordo com o procedimento definido no presente artigo, sem prejuízo do disposto nos artigos 15.º e 16.º

2 - A pedido de uma Parte Contratante, qualquer emenda ao presente Acordo proposta por essa Parte será examinada pelo Grupo de Trabalho de Transporte Combinado da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

3 - Se for adoptada por uma maioria de dois terços das Partes Contratantes presentes e com direito a voto, a emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes, para fins de aceitação, pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

4 - Qualquer proposta de emenda que tenha sido comunicada nos termos do n.º 3 do presente artigo entrará em vigor, para todas as Partes Contratantes, 3 meses após o termo de um prazo de 12 meses contado a partir da data da sua comunicação, desde que, durante esse período de 12 meses, não tenha sido notificada ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas qualquer objecção à proposta de emenda por parte de um Estado que seja Parte Contratante.

5 - Se tiver sido notificada qualquer objecção à proposta de emenda, nos termos do n.º 4 do presente artigo, a emenda será considerada como não aceite, não produzindo quaisquer efeitos.

Artigo 15.º
Procedimentos de emenda dos anexos I e II

1 - Os anexos I e II do presente Acordo poderão ser objecto de emendas, de harmonia com o procedimento estipulado no presente artigo.

2 - A pedido de uma Parte Contratante, qualquer emenda aos anexos I e II proposta por essa Parte Contratante será examinada pelo Grupo de Trabalho de Transporte Combinado da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

3 - Se for adoptada pela maioria das Partes Contratantes presentes e com direito a voto, a proposta de emenda será comunicada, para efeitos de aceitação, às Partes Contratantes directamente interessadas pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas. Para efeitos do presente artigo, uma Parte Contratante será considerada como directamente interessada se, no caso de inclusão de uma nova linha, de um terminal importante, de um ponto de atravessamento de fronteira, de uma estação de mudança de bitola ou de um porto ou ligação por navio transbordador (ferry), ou ainda no caso de uma modificação de tais instalações, o seu território for atravessado por essa linha ou estiver directamente ligado ao terminal importante ou se o terminal importante, o ponto de atravessamento da fronteira, a estação de mudança de bitola ou o ponto terminal do porto ou ligação por navio transbordador previstos estiverem situados no seu território.

4 - Qualquer proposta de emenda que seja comunicada de acordo com as disposições dos n.os 2 e 3 do presente artigo será considerada aceite se, nos seis meses seguintes à data da sua comunicação, nenhuma das Partes Contratantes directamente interessadas tiver notificado o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas de objecção sua à emenda proposta.

5 - Qualquer emenda aceite por esta forma será comunicada pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas a todas as Partes Contratantes e entrará em vigor três meses após a data da sua comunicação pelo depositário.

6 - Se tiver sido notificada uma objecção à emenda proposta, nos termos do n.º 4 do presente artigo, a emenda será considerada como não aceite, não produzindo quaisquer efeitos.

7 - O depositário será prontamente informado pelo secretário da Comissão Económica para a Europa de quais as Partes Contratantes directamente interessadas relativamente a cada proposta de emenda.

Artigo 16.º

Procedimentos de emenda dos anexos III e IV

1 - Os anexos III e IV do presente Acordo poderão ser objecto de emendas, de harmonia com o procedimento definido no presente artigo.

2 - A pedido de uma Parte Contratante, qualquer emenda dos anexos III e IV proposta por essa Parte será examinada pelo Grupo de Trabalho de Trabalho de Transporte Combinado da Comissão Económica para a Europa das Nações Unidas.

3 - Se for adoptada por uma maioria de dois terços das Partes Contratantes presentes e com direito a voto, a emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes, para efeitos de aceitação, pelo Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

4 - Qualquer proposta de emenda que seja comunicada nos termos do n.º 3 do presente artigo será considerada aceite, a menos que, no prazo de seis meses contado a partir da data da sua comunicação, um quinto das Partes Contratantes, ou mais, tenham notificado o Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas acerca de objecções suas à emenda proposta.

5 - Qualquer emenda, uma vez aceite em conformidade com o n.º 4 do presente artigo, será comunicada pelo Secretário-Geral a todas as Partes Contratantes e entrará em vigor três meses após a data da sua comunicação para todas as Partes Contratantes, com excepção das que, antes de ela entrar em vigor, hajam notificado o Secretário-Geral da sua recusa em aceitar a emenda proposta.

6 - Se um quinto das Partes Contratantes, ou mais, tiverem notificado uma objecção à emenda proposta nos termos do n.º 4 do presente artigo, a emenda será considerada como não aceite, não produzindo quaisquer efeitos.

Artigo 17.º

Cláusula de salvaguarda

As disposições do presente Acordo não poderão prevalecer sobre as que alguns Estados eventualmente se vejam obrigados a adoptar

entre si, em virtude de outros tratados multilaterais, tais como o Tratado de Roma de 1957 que institui a Comunidade Económica Europeia.

Artigo 18.º Denúncia

1 - Qualquer Parte Contratante poderá denunciar o presente Acordo por meio de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

2 - A denúncia produzirá efeitos um ano após a data em que o Secretário-Geral tenha recebido a referida notificação.

Artigo 19.º Caducidade

Se, após a entrada em vigor do presente Acordo, o número de Partes Contratantes, durante um período de 12 meses consecutivos, ficar reduzido a menos de oito, o Acordo deixará de produzir efeitos 12 meses após a data em que o oitavo Estado tiver deixado de ser Parte Contratante.

Artigo 20.º Notificações e comunicações pelo depositário

Além das notificações e comunicações especificadas no presente Acordo, as funções do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas como depositário são as que se encontram definidas na parte VII da Convenção de Viena Relativa ao Direito dos Tratados Internacionais, assinada em Viena em 23 de Maio de 1969.

Artigo 21.º Textos autênticos

O original do presente Acordo, cujos textos em línguas inglesa, francesa e russa fazem igualmente fé, será depositado junto do Secretário-Geral da Organização das Nações Unidas.

Em fé do que os abaixo assinados, devidamente autorizados para o efeito, assinaram o presente Acordo.

Feito em Genebra em 1 de Fevereiro de 1991.

ANEXO I

Linhas de caminho de ferro importantes para o transporte combinado internacional

(ver documento original)

ANEXO II

Instalações importantes para o transporte combinado internacional

(ver documento original)

ANEXO III

Características técnicas da rede de grandes linhas de transporte combinado internacional

Observações preliminares

Os parâmetros encontram-se indicados sumariamente no quadro a seguir apresentado. Os valores indicados na coluna A do quadro deverão ser considerados como importantes objectivos a atingir de acordo com os planos nacionais de desenvolvimento do caminho de ferro. Qualquer desvio em relação a esses valores deverá ser considerado como excepcional.

As linhas são divididas em duas grandes categorias:

- a) As linhas existentes, susceptíveis de serem melhoradas quando necessário; torna-se muitas vezes difícil e por vezes impossível modificar, por exemplo, as suas características geométricas e, por conseguinte, as exigências em relação a tais linhas têm de ser menos severas;
- b) Novas linhas, a serem construídas.

Por analogia, as especificações indicadas no quadro a seguir apresentado também se aplicam, em casos pertinentes, aos serviços de navio transbordador que são parte integrante da rede de caminho de ferro.

Parâmetros de infra-estrutura para a rede de grandes linhas de transporte combinado internacional

(ver documento original)

Explicação dos parâmetros constantes do quadro atrás apresentado

1 - Número de vias. - As linhas de transporte combinado internacional devem possuir uma elevada capacidade e permitir grande precisão nas operações.

De um modo geral, só é possível satisfazer estas duas condições em linhas com, pelo menos, duas vias; contudo, podem admitir-se linhas de via única, na condição de serem observados os outros parâmetros do Acordo.

2 - Gabarito de carga dos veículos. - Trata-se do gabarito de carga mínimo para as linhas de transporte combinado internacional.

Em novas linhas, a adopção de um gabarito grande não exige, em regra, um investimento adicional elevado, razão por que se optou pelo gabarito C1 da UIC.

O gabarito C1 permite, por exemplo:

O transporte de veículos rodoviários de mercadorias e de conjuntos rodoviários de mercadorias (camião com reboque, veículos articulados, tractores e semi-reboques) em conformidade com o gabarito de carga europeu (altura de 4 m e largura de 2,5 m) em vagões especiais com uma altura de carga 60 cm acima do nível dos carris;

O transporte de semi-reboques rodoviários normais, com 2,5 m de largura e 4 m de altura, em vagões-canguru com bogies normais;

O transporte de contentores ISO, com 2,44 m de largura e 2,9 m de altura, em vagões-plataforma normais;

O transporte de caixas móveis com 2,5 m de largura em vagões-plataforma normais;

O transporte de contentores/caixas móveis com 2,6 m de largura e 2,9 m de altura em vagões adequados.

As linhas existentes que atravessam regiões montanhosas (como os Pirenéus, o Maciço Central, os Alpes, o Jura, os Apeninos e os Cárpatos) compreendem numerosos túneis com um gabarito correspondente ao gabarito da unidade técnica ou com gabaritos

ligeiramente superiores em altura no eixo da via. Em quase todos os casos, o aumento para o gabarito C1 da UIC é inviável dos pontos de vista económico e financeiro.

Adopta-se, por conseguinte, o gabarito B da UIC para essas linhas, o qual permite, designadamente:

O transporte de contentores ISO com 2,44 m de largura e 2,9 m de altura em vagões-plataforma porta-contentores, cujo plano de carga se situa 1,18 m de altura acima do nível do carril;

O transporte de caixas móveis com 2,5 m de largura e 2,6 m de altura em vagões-plataforma normais (com o plano de carregamento a 1,246 m de altura);

O transporte de semi-reboques em vagões-canguru:

O transporte de contentores/caixas móveis com 2,6 m de largura e 2,9 m de altura em vagões especiais com plano de carregamento rebaixado.

Na sua maioria, as linhas de transporte combinado internacional existentes têm, pelo menos, o gabarito B da UIC. Quanto às restantes, a elevação do respectivo gabarito até este nível não irá acarretar, de um modo geral, grandes investimentos.

4 - Velocidade nominal mínima. - A velocidade nominal mínima determina a escolha das características geométricas da secção (raio e escala da curva), das instalações de segurança (distância de travagem) e dos coeficientes de travagem do material circulante.

5 - Massa autorizada por eixo. - Trata-se da massa autorizada por eixo que as linhas de transporte combinado internacional devem estar aptas a suportar.

As linhas de transporte combinado internacional devem ser capazes de absorver o tráfego do material mais moderno, no presente e no futuro, nomeadamente:

Vagões com uma massa de 20 t por eixo, o que corresponde à classe C da UIC; adoptou-se uma massa por eixo de 22,5 t até 100 km/h, de acordo com recentes decisões da UIC, os limites da massa por eixo de 20 t para uma velocidade de 120 km/h correspondem aos dos regulamentos UIC.

Os valores indicados de massa por eixo dizem respeito a um diâmetro de roda não inferior a 840 mm, de acordo com os regulamentos UIC.

7 - Comprimento útil mínimo das vias de resguardo. - O comprimento útil mínimo das vias de resguardo nas linhas de transporte combinado internacional possui significado apenas para os comboios de transporte combinado (v. anexo IV).

ANEXO IV

Parâmetros de eficácia dos comboios e normas mínimas aplicáveis às infra-estruturas

A - Condições necessárias para assegurar a eficácia dos serviços de transporte combinado internacional

1 - A fim de se poder garantir um eficaz e rápido fluxo de transporte, exigido pelos modernos métodos de produção e distribuição de mercadorias, os serviços de transporte combinado internacional devem observar, de modo particular, as seguintes condições:

a) Partida/chegada de acordo com as exigências dos clientes (particularmente no que se refere ao estabelecimento de um horário tardio para o fecho das operações de carregamento e à rápida disponibilização das mercadorias), serviços regulares;

b) Rapidez do transporte porta-a-porta, elevado índice de pontualidade, tempos de transporte seguros;

c) Informação oportuna e segura acerca das formalidades de transporte, documentação simples, baixo risco de danos;

d) Aptidão para transportar todos os tipos de contentores normalizados e todas as unidades de carga que podem ser transportadas nos transportes rodoviários internacionais na Europa. Neste contexto, devem ser tomados em consideração os previsíveis desenvolvimentos relativos a pesos e dimensões de unidades de carga.

2 - Tais condições devem ser cumpridas mediante:

a) Elevada velocidade de transporte (medida do local de partida ao de destino, incluindo a totalidade das paragens), que deve ser aproximadamente idêntica, ou mesmo superior, à do transporte ponta a ponta por estrada;

b) A utilização de horas em que os destinatários não trabalham (por exemplo, o transporte durante a noite), de modo a poder entregar as mercadorias durante a manhã, de acordo com os desejos dos clientes;

c) Equipamento e capacidade de infra-estrutura suficientes e apropriados (por exemplo, gabaritos de carga adequados);

d) Comboios directos, se possível (isto é, que excluam ou reduzam ao mínimo as transferências das mercadorias para outros comboios durante o trajecto);

e) Medidas organizativas com vista a melhorar o fluxo de transporte mediante a utilização de sistemas de telecomunicação modernos.

3 - A fim de se poder satisfazer as exigências acima enunciadas, os comboios e as instalações de infra-estrutura deverão ser de eficácia satisfatória, ou seja, deverão observar certas normas mínimas que serão respeitadas por todas as autoridades envolvidas em cada relação de transporte.

4 - Os parâmetros e normas de eficácia abaixo indicados foram estabelecidos, em particular, para grandes fluxos de tráfego internacional, isto é, para relações de transporte com tráfego regular de comboios directos ou, pelos menos, com grandes grupos de vagões. Os transportes com vagões isolados ou os transportes especiais poderão, como até aqui, continuar a ser operados por meio de comboios convencionais de mercadorias, se tal processo satisfizer as necessidades dos clientes e das empresas de caminho de ferro envolvidas.

B - Parâmetros de eficácia dos comboios

5 - Os comboios utilizados no transporte combinado internacional devem satisfazer as seguintes normas mínimas:

(ver documento original)

No caso de não se poder operar com comboios directos, os comboios deverão, sempre que possível, ser constituídos por um número reduzido de grupos de vagões, tendo os vagões pertencentes a cada grupo um mesmo destino. Também na medida do possível não deverão haver paragens no trajecto por razões de ordem técnica ou devido ao controlo no atravessamento de fronteiras.

6 - O material circulante deverá satisfazer as normas atrás enunciadas quanto a velocidade e a carga por eixo e estar apto a transportar todas as unidades de carga a ter em conta do ponto de vista dos pesos e dimensões.

7 - Deverá ser atribuída prioridade absoluta aos comboios de transporte combinado. O seu horário deverá ser estabelecido de modo a corresponder às necessidades da clientela, que exigem serviços de transporte fiáveis e regulares.

C - Normas mínimas para as linhas de caminho de ferro

8 - As linhas de caminho de ferro que irão ser utilizadas no transporte combinado deverão possuir uma adequada capacidade diária em matéria de comboios, para evitar que haja comboios de transporte combinado sujeitos a tempos de espera. Tais comboios não deveriam sofrer atrasos devido às horas de repouso.

9 - No que respeita à modernização das linhas de caminho de ferro, devem considerar-se aplicáveis os parâmetros de infra-estrutura indicados no anexo III.

D - Normas mínimas para os terminais

10 - Com vista a uma movimentação eficaz das mercadorias nos terminais, devem ser observadas as seguintes condições:

a) O período que medeia entre, por um lado, a hora limite estabelecida para a aceitação de mercadorias e para a partida dos comboios e, por outro, entre a hora de chegada dos comboios e a hora em que os vagões estão prontos para a descarga das unidades de carga não deverá ultrapassar uma hora, a menos que seja possível satisfazer a clientela por outros meios no que diz respeito à hora limite de recepção ou à hora em que as mercadorias ficam disponíveis;

b) O tempo de espera para a entrega ou para a recolha das unidades de carga por veículos rodoviários deverá ser tão breve quanto possível (vinte minutos, no máximo);

c) A localização da estação deverá ser escolhida de modo a:

Ser fácil e rapidamente acessível por estrada, a partir dos centros económicos;

No que se refere à sua localização dentro da rede ferroviária, ter boa ligação com as linhas de longo curso e, quanto às ligações de transporte com o tráfego por grupos de vagões, ser de fácil acesso para os comboios rápidos de mercadorias que asseguram o transporte combinado.

11 - As normas mínimas a seguir enunciadas, aplicáveis às estações intermédias, dizem igualmente respeito às estações de partida e de chegada.

E - Normas mínimas aplicáveis às estações intermédias

12 - As paragens no trajecto eventualmente necessárias, por razões de ordem técnica ou operacional, para os comboios que servem o transporte combinado, por exemplo nos pontos de mudança de grupos de vagões ou de mudança de bitola, deverão servir simultaneamente para efectuar certos trabalhos que exigiriam, em qualquer caso, outras paragens (por exemplo, o controlo nas fronteiras ou a substituição da locomotiva). São as seguintes as prescrições a que devem obedecer esses postos intermédios:

Dispor de capacidade diária suficiente nas linhas afluentes para evitar atrasos nos comboios de transporte combinado;

As entradas e saídas na linha afluente deverão permitir que os comboios nela entrem ou saiam sem perdas de tempo. A capacidade deverá ser suficiente para evitar atrasos nos comboios de transporte combinado à chegada e à partida;

Dispor de capacidade de vias suficiente, qualquer que seja o seu tipo, como o exigem as operações específicas a efectuar numa estação, particularmente no que se refere às vias de chegada/partida, de formação, de triagem e de gaveta, de carregamento e de mudança de bitola;

As vias atrás referidas deverão possuir gabaritos correspondentes aos das linhas de caminho de ferro a utilizar (UIC B ou UIC C1);

O comprimento das vias deverá ser suficiente para poderem receber comboios completos de transporte combinado;

Quanto à tracção eléctrica, as vias deverão poder ser utilizadas por equipamentos de tracção eléctrica (nas estações fronteiriças: pelos equipamentos de tracção eléctrica da respectiva empresa ferroviária);

As capacidades de transbordo, de mudança de grupos de vagões, de mudança de bitola e de controlo nas fronteiras deverão garantir que as paragens obrigatórias sejam tão breves quanto possível.

a) Estações de mudança de grupos de vagões

13 - O transporte combinado deverá, quanto possível, ser assegurado por comboios directos entre as estações de partida e de chegada. Se tal não for economicamente viável devido ao fraco volume das mercadorias a transportar e se, por conseguinte, o transbordo de mercadorias encaminhadas por transporte combinado se tornar inevitável, tal transbordo deverá ser efectuado, no mínimo, por grupos de vagões. As paragens necessárias para a realização dessas operações não deverão ultrapassar trinta minutos cada. Tal desiderato poderá ser alcançado através de uma adequada formação dos comboios (os quais deverão percorrer distâncias tão grandes quanto possível, mesmo que impliquem o atravessamento de fronteiras) e desde que as estações de mudança de grupos de vagões disponham de infra-estrutura adequada.

b) Pontos de atravessamento de fronteira

14 - Os comboios utilizados em transporte combinado deverão, na medida do possível, percorrer grandes distâncias, atravessando fronteiras, até alcançarem uma estação onde tenham de mudar grupos de vagões ou até ao seu destino final, sem terem de parar durante o trajecto. Sempre que possível, não haverá paragens nas fronteiras. Se tais paragens forem inevitáveis, deverão ser muito curtas (no máximo, trinta minutos). Conseguir-se-á atingir estes objectivos:

Não procedendo às operações que são normalmente efectuadas na fronteira ou, se tal for possível, transferindo essas operações para outros locais, situados no interior do país, em que os comboios terão forçosamente de parar por razões de ordem técnica e ou administrativa;

Realizando, no máximo, uma só paragem nas estações fronteiriças comuns.

c) Pontos de mudança de bitola

15 - Torna-se necessário adoptar métodos que sejam simultaneamente rápidos e económicos para dar resposta às

necessidades neste domínio. Aquando do transbordo de unidades de carga para vagões de gabarito diferente, convém que sejam aplicadas de modo idêntico as prescrições atrás enunciadas para os transbordos em estação. As paragens nos pontos de mudança de bitola deverão ser tão curtas quanto possível. Os meios disponíveis para efectuar essa mudança de bitola ou esse transbordo deverão ser suficientes para garantir a brevidade das paragens.

d) Ligações por navio transbordador (ferry)/portos

16 - Os serviços de transporte deverão corresponder aos serviços de transbordo propostos. As paragens nos portos, para as mercadorias transportadas em transporte combinado, deverão ser tão curtas quanto possível (com o máximo de uma hora, como objectivo). Para se alcançar este resultado, além de uma infra-estrutura adequada na estação de transbordo e de navios apropriados (v. n.º 17, a seguir), serão adoptadas as seguintes medidas:

Aplicação das condições enunciadas no n.º 14, no que respeita às medidas de controlo necessárias na fronteira;

Coordenação dos horários dos navios transbordadores e comboios e rápida obtenção de informações, a fim de acelerar o carregamento dos navios e ou a formação dos comboios.

17 - Os navios transbordadores utilizados no transporte combinado deverão satisfazer as seguintes condições:

Navios de dimensão e tipo apropriados, de acordo com as unidades de carga/vagões de mercadorias utilizados;

Operações de carga e descarga rápidas dos navios e armazenagem das unidades de carga de acordo com as prescrições relativas ao ulterior transporte por via férrea (separação entre o transporte combinado e transporte de passageiros e ou os transportes rodoviários, conforme o caso);

Se as unidades de carga permanecerem nos vagões durante a travessia, os navios transbordadores deverão ser de acesso fácil e não deverão ser necessárias operações de triagem que exijam muito tempo. O gabarito, a massa/eixo, etc., deverão estar em conformidade com os parâmetros indicados no anexo III para a linha;

Se o transbordo de unidades de carga tiver de ser realizado sem os vagões, o transporte a efectuar eventualmente por estrada entre o

porto e os navios transbordadores deverá caracterizar-se por distâncias curtas e boas ligações rodoviárias.