

MEMORIAL

Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL

Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A – N° 46

17 juillet 1981

SOMMAIRE

Loi du 18 juin 1981 portant approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date, à Genève, du 15 novembre 1975.....	page 1130
Loi du 18 juin 1981 portant approbation de la Convention relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole concernant son interprétation par la Cour de Justice, signée à Luxembourg, le 9 octobre 1978	1153
Règlements communaux.....	1168

Loi du 18 juin 1981 portant approbation de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date, à Genève, du 15 novembre 1975.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 14 mai 1981 et celle du Conseil d'Etat du 19 mai 1981 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), en date, à Genève, du 15 novembre 1975.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Château de Berg, le 18 juin 1981.
Jean

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur
et de la Coopération*
Colette Flesch

Le Ministre des Travaux Publics,
René Konen

Doc. earl. 2208; sess. ord. 1977-1978 et 1980-1981.

—
ACCORD EUROPEEN
sur les grandes routes de trafic international (AGR).
—

LES PARTIES CONTRACTANTES,

CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic routier international,

CONSIDERANT que, pour assurer et développer les relations entre pays européens, il importe de prévoir un plan coordonné de construction et d'aménagement de routes adaptées aux exigences du trafic international futur,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Définition et adoption du réseau international «E»

Article premier

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau routier dénommé ci-après «Réseau international 'E'» et décrit à l'annexe I au présent Accord, à titre de plan coordonné de construction et d'aménagement de routes d'intérêt international qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre de leurs programmes nationaux.

Article 2

Le réseau international «E» est constitué d'un système quadrillé de routes repères d'orientation générale nord-sud et ouest-est; il comprend également des routes intermédiaires situées entre les routes repères et des routes d'embranchement, de rocade ou de liaison.

Construction et aménagement des routes du réseau international «E»

Article 3

Les routes du réseau international «E» auquel se réfère l'article premier du présent Accord doivent être rendues conformes aux dispositions de l'annexe II au présent Accord.

Signalisation des routes du réseau international «E»

Article 4

1. Les routes du réseau international «E» seront identifiées et signalées au moyen du signal décrit à l'annexe III au présent Accord.

2. Tous les signaux utilisés pour désigner les routes E, qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent Accord et ses annexes, seront enlevés dans les trois ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

3. De nouveaux signaux conformes à celui qui est décrit dans l'annexe III au présent Accord seront mis en place sur toutes les routes du réseau international «E» dans les quatre ans qui suivront la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur pour l'Etat concerné, en application de l'article 6.

4. Les dispositions du présent article ne sont pas sujettes aux limitations pouvant résulter des programmes nationaux mentionnés à l'article premier du présent Accord.

Procédure pour la signature du présent Accord et pour devenir partie

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert jusqu'au 31 décembre 1976 à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de cette Commission.

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par

- a) signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation;
- b) signature sous réserve de ratification, acceptation ou approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Entrée en vigueur du présent Accord

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront soit signé l'Accord sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs routes du réseau international «E» relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant ainsi signé ou ayant déposé un tel instrument. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date soit de la signature sans réserve de ratification, acceptation ou approbation, soit du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

2. Pour chaque Etat qui déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

3. A son entrée en vigueur, le présent Accord abrogera et remplacera, dans les relations entre les Parties contractantes, la Déclaration sur la construction de grandes routes de trafic international, signée à Genève le 16 septembre 1950.

Procédure d'amendement du texte principal du présent Accord

Article 7

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé par l'une des procédures définies dans le présent article

2. a) Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie au texte principal du présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

b) S'il est adopté par une majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3) Sur la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 du présent article sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Procédure d'amendement de l'annexe I au présent Accord

Article 8

1. L'annexe I au présent Accord pourra être amendée par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie à l'annexe I au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées:

a) dans le cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale A, ou de la modification d'une route internationale A existante, toute Partie contractante dont le territoire est emprunté par la route en question;

b) dans les cas de l'insertion d'une nouvelle route internationale B, ou de la modification d'une route internationale B existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur et dont le territoire est emprunté par la (ou les) route(s) internationale(s) A à laquelle (auxquelles) la route internationale B, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées comme limitrophes au sens du présent paragraphe deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison maritime prévue par le tracé de la (ou des) route(s) internationale(s) A spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne

notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à l'obtention d'une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, le consentement de cette administration à la modification de l'annexe I au présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée qu'au moment où ladite administration aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement a été communiquée à ladite administration, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement ne sera pas accepté.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après la date de cette communication.

Procédure d'amendement des annexes II et III au présent Accord

Article 9

1. Les annexes II et III au présent Accord pourront être amendées par la procédure définie dans le présent article.

2. Sur la demande d'une Partie contractante, tout amendement proposé par cette Partie aux annexes II et III au présent Accord sera examiné par le Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe (CEE).

3. S'il est adopté par la majorité des membres présents et votants et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, cet amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. Cet amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins d'un tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette communication.

Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement aux annexes au présent Accord

Article 10

Chaque Etat, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhèrera, notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 8 et 9 du présent Accord, les propositions d'amendement aux annexes à cet Accord.

Dénonciation de l'Accord et cessation de sa validité

Article 11

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 12

Le présent Accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Règlement de différends

Article 13

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 du présent article sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Limites à l'application du présent Accord

Article 14

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.

Déclaration relative à l'article 13 du présent Accord

Article 15

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 13 du présent Accord. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 13 vis-à-vis de l'une quelconque des Parties contractantes qui aura fait une telle déclaration.

Notifications aux Parties contractantes

Article 16

Outre les déclarations, notifications et communications prévues aux articles 7, 8, 9 et 15 du présent Accord, le Secrétaire général notifiera aux Parties contractantes et aux autres Etats visés à l'article 5:

- a) les signatures, ratifications, acceptations, approbations et adhésions au titre de l'article 5;
- b) les dates d'entrée en vigueur du présent Accord en vertu de l'article 6;
- c) la date d'entrée en vigueur des amendements au présent Accord conformément au paragraphe 2 c) de l'article 7, aux paragraphes 4 et 5 de l'article 8 et à l'article 9;
- d) les dénonciations au titre de l'article 11;
- e) l'abrogation du présent Accord au titre de l'article 12.

Dépôt du texte du présent Accord auprès du Secrétaire général

Article 17

Après le 31 décembre 1976, l'original du présent Accord sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les Etats visés à l'article 5 du présent Accord.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le quinze novembre mil neuf cent soixante-quinze en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

ANNEXE I

RESEAU INTERNATIONAL «E»

Notes explicatives

1. Les routes reprères et les routes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées avec deux chiffres; les routes d'embranchement, de rocade ou de liaison, dites de catégorie B, sont numérotées avec trois chiffres.

2. Les routes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les routes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres croissant du nord au sud, se terminant par 0. Les routes intermédiaires reçoivent des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des routes repères entre lesquelles elles se trouvent. Les routes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres, dont le premier est celui de la route repère la plus proche située au nord de la route B considérée et le deuxième celui de la route repère la plus proche située à l'ouest de la route B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES ROUTES

A. Routes principales

1) Orientation ouest-est

a) *Routes repères*

- E 20 Shannon - Limerick - Portlaoise - Dublin ... Liverpool - Manchester - Bradford - Leeds - Hull ... Esbjerg - Kolding - Middelfart - Nyborg ... Korsör - København ... Malmö - Ystad ... Tallin - Leningrad.
- E 30 Cork - Waterford - Wexford - Rosslare ... Fishguard - Swansea - Cardiff - Newport - Bristol - London - Colchester - Ipswich - Felixstowe ... Hoek van Holland - Den Haag - Gouda - Utrecht - Amersfoort - Oldenzaal - Osnabrück - Bad Oeynhausen - Hannover - Braunschweig - Magdeburg - Berlin - Swiebodzin - Poznań - Łowicz - Warszawa - Brest - Minsk - Smolensk - Moskva.
- E 40 Calais - Oostende - Gent - Bruxelles - Liège - Aachen - Köln - Olpe - Giessen - Bad Hersfeld - Herleshausen - Eisenach - Erfurt - Gera - Karl-Marx-Stadt - Dresden - Görlitz - Legnica - Wrocław - Opole - Gliwice - Kraków - Przemyśl - Lvov - Rovno - Zhitomir - Kiev - Kharkov - Rostov na Donu.
- E 50 Brest - Rennes - Le Mans - Paris - Reims - Metz - Saarbrücken - Mannheim - Heilbronn - Feuchtwangen - Nürnberg - Rozvadov - Plzeň - Praha - Jihlava - Brno - Žilina - Prešov - Košice - Vyšné Nemecké - Uzhgorod - Mukačevo.
- E 60 Brest - Nantes - Tours - Mulhouse - Basel - Olten - Zürich - Winterthur - St Gallen - St Margrethen - Lauterach - Feldkirch - Imst - Innsbruck - Wörgl - Salzburg - Linz - Wien - Nickelsdorf - Mosonmagyaróvár - Győr - Budapest - Püspökladány - Oradea - Cluj - Turda - Tîrgu-Mures - Brasov - Ploiesti - Bucuresti - Urziceni - Slobozia - Hirsova - Constanta.
- E 70 La Rochelle - Lyon - Chambéry - Susa - Torino - Alessandria - Tortona - Brescia - Verona - Mestre (Venezia) - Palmanova - Trieste - Ljubljana - Zagreb - Djakovo - Beograd - Vrsac - Timisoara - Caransebes - Turnu Severin - Craiova - Pitesti - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Razgrad - Choumen - Varna.

- E 80 La Coruña - Santander - Bilbao - San Sebastián - Pau - Toulouse - Narbonne - Nîmes - Aix-en-Provence - Nice - Vintimiglia - Savona - Genova - La Spezia - Migliarino - Livorno - Grosseto - Roma - Pescara ... Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Priština - Niš - Dimitrovgrad - Sofia - Plovdiv - Edirne - Babaeski - Silivri - Istanbul - Izmir - Adapazari - Bolu - Gerede - Ankara - Yozgat - Sivas - Erzincan - Mutu - Askale - Erzurum - Ağrı - Iran.
- E 90 Lisboa - Setúbal - Pegões - Elvas - Badajoz - Madrid - Zaragoza - Lérida - Barcelona ... Mazara del Vallo - Palermo - Messina ... Reggio di Calabria - Cantanzaro - Sibari - Crotona - Metaponto - Taranto - Brindisi ... Igoumenitsa - Ioannina - Kozani - Thessaloniki - Alexandroupolis - Ipsala - Kesan ... Izmir - Aydin - Antalya - Tarsus - Adana - Kömürler - Gaziantep - Urfa - Mardin - Nusaybin - Cizre - Esendere - Iran.

b) *Routes intermédiaires*

- E 12 Mo i Rana - Umeå ... Vaasa - Tampere - Helsinki.
- E 16 Londonderry - Belfast ... Glasgow - Edinburgh.
- E 18 Craigavon - Belfast - Larne ... Stranraer - Gretna - Carlisle - Newcastle ... Stavanger - Kristiansand - Larvik - Drammen - Oslo - Ørje - Karlstad - Örebro - Arboga - Enköping - Stockholm - Norrtälje - Kappelskär ... Åland ... Turku and Naantali - Helsinki - Vaalimaa - Leningrad.
- E 22 Holyhead - Chester - Warrington - Manchester - Leeds - Doncaster - Immingham ... Amsterdam - Groningen - Oldenburg - Bremen - Hamburg - Lübeck - Rostock - Stralsund - Sassnitz.
- E 24 Hamburg - Berlin.
- E 26 Berlin - Szczecin - Goleniow - Koszalin - Gdansk.
- E 28 Birmingham - Cambridge - Ipswich.
- E 32 Colchester - Harwich.
- E 36 Antwerpen - Eindhoven - Venlo - Oberhausen - Kamen - Bad Oeynhausen.
- E 38 Berlin - Lübbenau - Cottbus - Legnica.
- E 42 Dunkerque - Lille - Mons - Charleroi - Namur - Liège - St Vith - Wittlich - Bingen - Wiesbaden - Frankfurt am Main - Aschaffenburg - Würzburg.
- E 44 St Briec - Caen - Rouen - Amiens - Charleville - Mézières - Luxembourg - Trier - Wittlich - Koblenz - Ransbach-Baumbach - Giessen.
- E 46 Rouen - Reims - Charleville - Mézières - Liège.
- E 48 Bayreuth - Marktredwitz - Cheb - Karlovy Vary - Praha.
- E 52 Paris - Nancy - Strasbourg - Appenweier - Karlsruhe - Stuttgart - Ulm - München - Braunau - Wels - Linz.
- E 54 Paris - Chaumont - Mulhouse - Basel - Waldshut - Lindau - Memmingen - München - Rosenheim - Salzburg.
- E 56 Nürnberg - Regensburg - Deggendorf - Passau - Wels - Sattledt.
- E 62 Nantes - Poitiers - Mâcon - Genève - Lausanne - Martigny - Sion - Simplon - Gravellona Toce - Milano - Tortona.

- E 64 Szeged - Arad - Deva - Sibiu - Brasov.
 - E 66 Torino - Milano - Brescia.
 - E 68 Fortezza - St Candido - Spittal - Villach - Klagenfurt - Graz - Veszprém - Balatonaliga.
 - E 72 Nice - Cuneo - Asti - Alessandria.
 - E 74 Migliarino - Firenze.
 - E 76 Bordeaux - Toulouse.
 - E 78 Grosseto - Arezzo - Sansepolcro - Fano.
 - E 82 Coimbra - Celorico da Beira - Salamanca - Valladolid - Burgos.
 - E 86 Krystalopigi - Florina - Vevi - Yefira - Thessaloniki.
 - E 88 Kesan - Tekirdag - Silivri.
 - E 92 Rion - Egion.
 - E 94 Corinthos - Athinai.
- 2) Orientation nord-sud
- a) Routes repères
- E 05 Greenock - Glasgow - Gretna - Carlisle - Penrith - Preston - Warrington - Birmingham - Newbury - Southampton ... Le Havre - Paris - Orléans - Tours - Poitiers - Bordeaux - San Sebastián - Burgos - Madrid - Córdoba - Sevilla - Cádiz - Algeciras.
 - E 15 Inverness - Perth - Edinburgh - Newcastle - Scotch-Corner - Doncaster - London - Folkestone - Dover ... Calais - Paris - Lyon - Orange - Narbonne - Gerona - Barcelona - Tarragona - Castellón de la Plana - Valencia - Alicante - Murcia - Algeciras.
 - E 25 Amsterdam - Utrecht - 's-Hertogenbosch - Eindhoven - Maastricht - Liège - Bastogne - Arlon - Luxembourg - Metz - St Avold - Strasbourg - Mulhouse - Basel - Olten - Bern - Lausanne - Genève - Mont-Blanc - Aosta - Torino - Alessandria - Tortona - Genova.
 - E 35 Hoek van Holland - Rotterdam - Gouda - Utrecht - Arnhem - Emmerich - Oberhausen - Köln - Ransbach-Baumbach - Frankfurt am Main - Heidelberg - Karlsruhe - Offenburg - Basel - Olten - Luzern - Altendorf - S. Gottardo - Bellinzona - Lugano - Chiasso - Como - Milano - Piacenza - Parma - Modena - Firenze - Arezzo - Roma.
 - E 45 Volla - Mo i Rana - Stjørdalshalsen - Trondheim - Dombas - Otta - Hamar - Eidsvoll - Oslo - Moss - Svinesund - Uddevalla - Göteborg - Halmstad - Hälsingborg ... Helsingör - København - Køge - Vordingborg - Rødby ... Puttgarden ... Hamburg - Walsrode - Hannover - Northeim - Göttingen - Kassel - Bad Hersfeld - Fulda - Würzburg - Nürnberg - München - Rosenheim - Wörgl - Innsbruck - Brenner-Pass/Passo del Brennero - Fortezza - Bolzano - Trento - Verona - Modena - Bologna - Cesena - Perugia - Roma - Napoli - Salerno - Sicignano - Cosenza - Villa S. Giovanni ... Messina - Catania - Siracusa - Cela.
 - E 55 Tornio - Haparanda - Luleå - Umeå - Sundsvall - Gävle - Uppsala - Stockholm - Södertälje - Norrköping - Linköping - Jönköping - Hälsingborg - Malmö - Trelleborg ... Sassnitz - Stralsund - Rostock - Berlin - Lübbenau - Dresden - Cinovec - Teplice - Praha - Tábor - České Budějovice - Dolní Dvořiště - Linz - Salzburg - Villach - Tarvisio - Udine - Palmanova - Mestre (Venezia) - Ravenna - Cesena - Rimini - Fano - Ancona - Pescara - Canosa - Bari - Brindisi ... Igoumenitsa - Preveza - Messolongi - Rion - Patrai - Pyrgos - Kalamai.

- E 65 Ystad - ... Swinoujscie - Wolin - Goleniow - Szczecin - Świebodzin - Jelenia-Góra - Harrachov - Železny Brod - Turnov - Mladá Boleslav - Prahá - Jihlava - Brno - Břeclav - Bratislava - Rajka - Mosonmagyaróvár - Czorna - Szombathely - Körmend - Récics - Zagreb - Karlovac - Rijeka - Split - Metković - Dubrovnik - Petrovac - Titograd - Bijelo Polje - Skopje - Kicevo - Ohrid - Bitolj - Niki - Vevi - Kozani - Lárissa - Domokos - Lamia - Brallos - Itea ... Egion - Korintos - Tripolos - Gythion.
- E 75 Tromsø - Nordkjosbotn - Skibotn - Hellgskogen - Kilpisjärvi - Tornio - Oulu - Jyväskylä - Lahti - Helsinki ... Gdańsk - Elbląg - Ostróda - Mława - Warszawa - Radom - Kraków - Trstena - Ružomberok - Banská Bystrica - Zvolen - Šahy - Budapest - Szeged - Beograd - Niš - Kumanovo - Skopje - Gevgelija - Evzoni - Thessaloniki - Lárissa - Almyros - Lamia - Athinai - Chania - Iraklion - Agios Nikolaos - Sitia.
- E 85 Černovoy - Siret - Suceava - Roman - Bačau - Mărșesti - Buzau - Urziceni - Bucuresti - Giurgiu - Ruse - Bjala - Velico Tirново - Stara Zagora - Haskovo - Podkova - Komotini.
- E 95 Leningrad - Moskva - Oryol - Kharkov - Simferopol - Alushta - Yalta.

b) *Routes intermédiaires*

- E 01 Larne - Belfast - Dublin - Wexford - Rosslare ... La Coruña - Pontevedra - Porto - Albergaria a Velha - Coimbra - Vila Franca de Xira - Lisboa - Setúal - Portimão - Faro - Huelva - Sevilla.
- E 03 Cherbourg - Rennes - Nantes - La Rochelle.
- E 07 Orléans - Limoges - Toulouse - Zaragoza.
- E 13 Doncaster - Sheffield - Nottingham - Leicester - Northampton - London.
- E 17 Antwerpen - Gent - Kortijk - Cambrai - Reims - Beaune.
- E 19 Amsterdam - Den Haag - Rotterdam - Breda - Antwerpen - Bruxelles - Mons - Valenciennes - Paris.
- E 21 Metz - Nancy - Dijon - Genève - Chambéry - Grenoble - Valence - Marseille.
- E 23 Metz - Nancy - Besançon - Vallorbe - Lausanne.
- E 27 Dortmund - Köln - Prüm - Luxembourg - Saarbrücken - Sarreguemines - (E 25 Strasbourg).
- E 29 Belfort - Bern - Martigny - Grand-Saint-Bernard - Aosta.
- E 31 Parma - La Spezia.
- E 33 Rotterdam - Gorinchem - Nijmegen - Goch - Krefeld - Köln - Koblenz - Bingen - Ludwigshafen.
- E 37 Stockholm - Södertälje - Orebro - Mariestad - Göteborg ... Frederikshavn - Alborg - Arhus - Vejle - Kolding - Kruså - Flensburg - Schleswig - Neumünster - Hamburg - Bremen - Osnabrück - Dortmund - Olpe - Giessen.
- E 39 Giessen - Frankfurt am Main - Darmstadt.
- E 41 Würzburg - Heilbronn - Stuttgart - Donaueschingen - Schaffhausen - Winterthur - Zürich - Altdorf.
- E 43 Würzburg - Feuchtwangen - Ulm - Memmingen - Lindau - Bregenz - St Margrethen - Buchs - Chur - S. Bernardino - Bellinzona.

- E 47 Magdeburg - Halle - Leipzig - Karl-Marx-Stadt - Boží Dar - Karlovy Vary - Plzeň - České Budějovice - Třeboň - Halámky - Wien.
- E 49 Orehoved - Nykøbing - Gedser ... Rostock.
- E 51 Berlin - Leipzig - Gera - Hof - Bayreuth - Nürnberg.
- E 53 Plzeň - Bayer - Eisenstein - Deggendorf - München.
- E 57 Sattledt - Liezen - St Michael - Graz - Maribor - Ljubljana.
- E 59 Praha - Jihlava - Wien - Graz - Spielfeld - Maribor - Zagreb - Karlovac - Bihač - Donji Lapac - Knin - Split.
- E 63 Klagenfurt - Loibl-Pass - Ljubljana - Trieste - Rijeka.
- E 67 Warszawa - Łowicz - Wrocław - Kłodzko - Belovš - Náchod - Hradec Králové - Praha.
- E 69 Warszawa - Piotrków - Katowice - Český Těšín - Zilina - Trenčín - Piešťany - Bratislava - Wiener Neustadt.
- E 71 Kosice - Miskolc - Budapest - Balatonaliga - Nagykanizsa - Zagreb.
- E 73 Budapest - Szekszárd - Mohács - Osijek - Djakovo - Samak - Zenica - Mostar - Metković.
- E 77 Püspökladány - Nyíregyháza.
- E 79 Oradea - Beius - Deva - Petrosani - Tîrgu Ji u - Craiova - Calafat ... Vidín - Vraca - Botevgrad - Sofia - Blagojevgrad - Serai - Thessaloniki.
- E 81 Halmeu - Satu Mare - Zalău - Cluj - Turda - Sebes - Sibiu - Pitesti.
- E 83 Bjala - Pleven - Jablanica - Botevgrad - Sofia.
- E 87 Tulcea - Constanta - Varna - Burgas - Micurin - Malco Tyrnovo - Kirklareli - Babaeski.
- E 89 Trabzon - Gümüsane - Askale - Mutu - Tunceli - Elâzığ - Malatya - Maras - Kömürler - Iskenderun - Antakya - Frontière syrienne.
- E 93 Orel - Kiev - Odessa.

B. Routes d'embranchement, de rocade ou de liaison

- E 130 Vejle - Middelfart.
- E 135 Haugesund - Haukeli - Kongsberg - Drammen.
- E 136 Bergen - Gudvangen ... Laerdalsøyri - Fagernes - Hønefoss - Oslo.
- E 137 Alesund - Andalsnes - Dombas.
- E 140 Trondheim - Storlien - Östersund - Sundsvall.
- E 160 Turku - Tampere - Jyväskylä - Kuopio.
- E 200 Cork - Portlaoise.
- E 230 Amsterdam - Amersfoort.
- E 231 Amersfoort - Groningen.
- E 232 Oldenzall - Bremen.
- E 233 Bremerhaven - Bremen - Walsrode.

- E 250 Stralsund - Neubrandenburg - Berlin.
- E 267 Gdańsk - Świecie - Poznań - Wrocław.
- E 269 Świecie - Łódź - Piotrków.
- E 312 Breda - Gorinchem - Utrecht.
- E 313 Antwerpen - Liège.
- E 314 Hasselt - Heerlen - Aachen.
- E 330 Unna - Soest - Kassel - Herleshausen.
- E 410 Bruxelles - Namur - Arlon.
- E 420 Aachen - ST Vith - Luxembourg.
- E 440 Karlovy Vary - Teplice - Turnov - Hradec Králové - Olomouc - Žilina.
- E 460 Brno - Olomouc - Český Těšín - Kraków.
- E 461 Hradec Králové - Brno - Wien.
- E 470 Mukačevo - Lvov.
- E 530 Offenburg - Donaueschingen.
- E 532 München - Garmisch - Partenkirchen - Mittenwald - Seefeld - Innsbruck.
- E 550 České Budějovice - Jihlava.
- E 562 Bratislava - Zvolen - Košice.
- E 571 Cluj - Dej - Bistrita - Suceava.
- E 572 Bacău - Brasov - Pitesti.
- E 573 Nyiregyháza - Tchop - Užgorod.
- E 580 Mărăsești - Tecuci - Albita - Leucheni - Kishinev - Odessa.
- E 650 Altenmarkt - Liezen.
- E 651 Villach - Podkoren - Naklo.
- E 660 Subotica - Sombor - Osijek.
- E 661 Balatonkeresztúr - Nagyatád - Barcs - Virovitica - Okučani - Banja Luka - Jajce - Donji Vakuf - Zenica.
- E 671 Timisoara - Arad - Oradea.
- E 717 Torino - Savona.
- E 751 Rijeka - Pula - Koper.
- E 752 Turnu Severin - Negotin Zaječar - Nis - Pristina - Prizren - (Albanie) - Petrovac.
- E 760 Beograd - Čačak - Nova Varos - Bijelo Polje.
- E 761 Bihač - Jajce - Donji Vakuf - Zenica - Sarajevo - Titovo - Užice Čačak - Kraljevo - Kruševac - Pojate - Paraćin Zaječar.
- E 762 Sarajevo - Titograd - Frontière albanaise.

- E 771 Jablanica - Velico Tirново - Choumen.
- E 772 Popovica - Stara Zagora - Burgas.
- E 800 Albergaria a Velha - Celorico da Beira.
- E 801 Vila Franca de Xira - Pegões.
- E 804 Salamanca - Badajoz - Sevilla.
- E 805 Bilbao - Logroño - Zaragoza.
- E 841 Avellino - Salerno.
- E 842 Napoli - Avellino - Benevento - Canosa.
- E 843 Bari - Taranto.
- E 844 Spezzano - Albanese - Sibari.
- E 846 Cosenza - Crotone.
- E 847 Sicignano - Potenza - Metaponto.
- E 848 S. Eufemia - Catanzaro.
- E 850 Ohrid - Frontière albanaise.
- E 851 Joannina - Frontière albanaise.
- E 870 Sofia - Kjustendil - Kumanovo.
- E 880 Izmir - Ankara.
- E 881 Ankara - Adana.
- E 901 Jaén - Granada - Málaga.
- E 902 Madrid - Valencia.
- E 931 Mazara del Vallo - Gela.
- E 950 Joannina - Trikala - Lárisa - Volos.
- E 951 Lamia - Karpenissi - Amfilochia.
- E 952 Tripolos - Megalopolis - Tsakona.
- E 957 Joannina - Arta - Agrinion - Messologi.
- E 980 Cizre - Iraq.)

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

SOMMAIRE

- I. GENERALITES
- II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES
 - II.1. Routes ordinaires
 - II.2. Autoroutes
 - II.3. Routes express
- III. NORMES EN SECTION COURANTE
 - III.1. Profils en travers
 - III.1.1. Chaussées
 - III.1.2. Accotements et terre-plein central
 - III.1.3. Pistes spéciales
 - III.2. Profil en long et tracé en plan
 - III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan
 - III.2.2. Caractéristiques géométriques
 - III.3. Débits de service
- IV. NORMES DES INTERSECTIONS
 - IV.1. Définitions
 - IV.2. Intersections de routes ordinaires
 - IV.2.1. Les carrefours à niveau
 - IV.2.2. Les carrefours dénivelés
 - IV.3. Les échangeurs
 - IV.3.1. Définitions
 - IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs
 - IV.3.3. Principes du tracé des échangeurs
 - IV.3.4. Caractéristiques géométriques des échangeurs
 - IV.4. Intersections de voies ferrées
- V. OUVRAGES D'ART
 - V.1. Profils en travers
 - V.2. Hauteur libre
- VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE
 - VI.1. Eclairage
 - VI.2. Dispositifs contre l'éblouissement
 - VI.3. Glissières de sécurité
- VII. AMENAGEMENT PAYSAGER
- VIII. SERVICES AUXILIAIRES
 - VIII.1. Installations aux frontières
 - VIII.2. Installations diverses
 - VIII.3. Services de secours routiers
 - VIII.4. Télécommunications.

Conditions auxquelles doivent répondre les grandes routes de trafic international

I. GENERALITES

I.1. Les caractéristiques fondamentales à adopter pour la construction ou l'aménagement des grandes routes de trafic international, désignées ci-après «routes internationales», font l'objet des dispositions suivantes qui tiennent compte des conceptions actuelles en matière de technique de construction routière. Elles ne s'appliquent pas aux agglomérations. Celles-ci doivent être contournées si elles constituent une gêne ou un danger.

I.2. Les valeurs des caractéristiques indiquées ci-après sont des minimums ou des maximums. Il y a lieu de les majorer ou de les diminuer quand il est possible de le faire sans dépenses supplémentaires ou quand celles-ci sont rentables.

I.3. Toutes les dispositions de la présente annexe sont prises en considération compte tenu de la comparaison des coûts et des avantages actualisés et notamment de la sécurité. En ce qui concerne la circulation des véhicules, l'évaluation est faite pour différentes variantes, établies dans différentes hypothèses relatives notamment à la vitesse de base* et en fonction de la prévision du volume de la circulation, de sa composition et de la distribution annuelle des débits horaires.

I.4. La protection de l'environnement doit être prise en considération lors de l'étude et de la construction d'une nouvelle route internationale.

II. CATEGORIES DE ROUTES INTERNATIONALES

Les routes internationales sont classées dans l'une des catégories suivantes:

II.1. Routes ordinaires

Catégorie I : routes à deux voies (chaussée unique).

Catégorie II : routes à plus de deux voies (une ou plusieurs chaussées).

II.2. Autoroutes

Le terme «autoroute» désigne une route qui est spécialement conçue et construite pour la circulation automobile, qui ne dessert pas les propriétés riveraines et qui:

- i) Sauf en des points singuliers ou à titre temporaire, comporte, pour les deux sens de la circulation, des chaussées distinctes séparées l'une de l'autre par une bande de terrain non destinée à la circulation ou, exceptionnellement, par d'autres moyens;
- ii) Ne croise à niveau ni route, ni voie de chemin de fer ou de tramway, ni chemin pour la circulation de piétons;
- iii) Est spécialement signalée comme étant une autoroute.

II.3. Routes express

Routes réservées à la circulation automobile accessibles seulement par des échangeurs ou des carrefours réglementés et sur lesquelles notamment l'arrêt et le stationnement sont interdits.

III. NORMES EN SECTION COURANTE

III.1. Profils en travers

La plate-forme des routes internationales comporte, outre la ou les chaussées, des accotements latéraux et éventuellement une terre-plein central et des pistes spéciales pour piétons et cyclistes. Ces

* La vitesse de base, dans un projet d'aménagement ou de construction d'une route, est la vitesse choisie pour déterminer les caractéristiques géométriques minimales permettant la circulation des véhicules isolés à cette vitesse avec sécurité.

pistes spéciales ne sont pas admises dans la plate-forme des autoroutes. Elles ne sont admises le long des routes express que si elles en sont séparées par un espace suffisamment large.

Les voies ferrées ne sont pas admises dans les chaussées des routes ordinaires ni dans la plate-forme des autoroutes et des routes express*.

III.1.1. Chaussées

III.1.1.1. Largeur

Les voies de circulation des chaussées ont, en alignement droit, une largeur minimale de 3,50 m.

Dans les courbes de rayon inférieur à 200 m, une sur largeur est prévue pour assurer sans entraves la circulation à vitesse normale des véhicules des plus grandes dimensions autorisées.

Pour les vitesses de base supérieures ou égales à 100 km/h, les marquages latéraux ne sont pas compris dans la largeur précitée.

Toutefois, la largeur d'une voie supplémentaire pour véhicules lents dans une section en rampe peut être ramenée à 3 m.

III.1.1.2. Déclivité transversale

En alignement droit, le profil en travers de la chaussée est constitué par un ou deux plans, dont la déclivité transversale est comprise entre 2 et 3%.

En courbe, le dévers maximal est de 7%. Le plus petit rayon admissible sans modification du profil transversal de l'alignement droit est donné (en mètres) dans le tableau suivant, en fonction de la vitesse de base (en km/h):

Vitesse de base	140	120	100	80	60
Routes ordinaires	–	1 800	1 300	800	450
Autoroutes et routes express	3 900	2 800	2 000	1 300	–

III.1.2. Accotements et terre-plein central

III.1.2.1. La largeur minimale recommandée de l'accotement est de 3,25 m pour les routes ordinaires et les routes express, et de 3,75 m pour les autoroutes.

III.1.2.2. Les accotements des autoroutes et des routes express comportent du côté droit de la chaussée une bande d'arrêt continue, revêtue ou stabilisée, d'une largeur minimale de 2,50 m permettant le stationnement en cas d'urgence.

Une telle bande est recommandée pour les routes ordinaires. Si elle n'est pas prévue ou si elle n'a pas la largeur de 2,50 m, des aires de stationnement doivent être établies de place en place.

Le cas échéant, il y a lieu également de prévoir en dehors des chaussées des aires d'arrêt pour les autobus.

Dans tous les cas, des bandes latérales, revêtues ou stabilisées de 1 m de largeur, doivent être réservées dans l'accotement le long de la chaussée. Pour des raisons de sécurité, des bandes plus larges, dégagées de tout obstacle, doivent être prévues le long des autoroutes ou des routes express.

III.1.2.3. Quand un terre-plein central est prévu, sa largeur minimale recommandée est de 4 m entre chaussées pour les autoroutes. Il est recommandé d'augmenter cette largeur, notamment dans les courbes, si la visibilité l'exige.

* Cette disposition ne s'applique pas aux autoroutes qui ont été conçues a priori pour permettre l'implantation d'une voie ferrée.

Il est recommandé que le terre-plein central comporte en bordure des chaussées des bandes de guidage et de sécurité, revêtues ou stabilisées, de 1 m de largeur au moins.

III.1.3. Pistes spéciales

Sur l'accotement des routes ordinaires où le trafic motorisé atteint au moins 2 000 véhicules par jour, des pistes spéciales, réservées à la circulation des piétons, cyclistes ou assimilés, sont prévues chaque fois que leur nombre atteint 200 unités par demi-heure de pointe dans un sens, ou 1 000 unités par jour dans un sens.

Les pistes cyclables sont normalement à sens unique et ont une largeur minimale de 2,20 m.

Une bande séparative de 1 m de largeur minimum doit être prévue entre la chaussée et les pistes spéciales.

III.2. Profil en long et tracé en plan

III.2.1. Homogénéité et coordination du profil en long et du tracé en plan

Les routes internationales présentent des caractéristiques homogènes sur des sections de longueur suffisante. Les changements de caractéristique se font en des points tels qu'ils puissent être normalement prévus par l'usager (traversée d'une agglomération, modification du relief du terrain). Adéfaut, ils sont réalisés progressivement.

Le profil en long et le tracé en plan sont coordonnés de telle manière que la route apparaisse à l'usager sans discontinuité gênante de tracé, lui permette de prévoir son évolution et de distinguer clairement les dispositions des points singuliers, notamment les carrefours, les entrées et les sorties dans les échangeurs.

III.2.2. Caractéristiques géométriques

III.2.2.1 Les revêtements des routes internationales présentent partout une surface unie. Les dénivellations maximales mesurées à la règle de 3 mètres ne peuvent dépasser 4 mm.

III.2.2.2. Les caractéristiques géométriques principales des routes internationales sont rassemblées dans le tableau suivant; elles sont basées sur un coefficient de frottement longitudinal (roues bloquées, pneus lisses) de 0,4 à la vitesse de 50 km/h; elles doivent être considérées comme des valeurs minimales à respecter:

Vitesse de base (en km/h)		140	120	100	80	60
déclivités (% à ne pas dépasser)		4	5	6	7	8
Rayons convexes minimaux en profil en long (en m)*	chaussée à sens unique	27 000	12 000	6 000	3 000	1 500
	chaussée à double sens de circulation	—	—	10 000	4 500	1 600
Rayons minimaux en plan correspondant au dévers maximum		1 000	650	450	240	120

* Les rayons convexes en profil en long indiqués dans le tableau correspondent à des courbes de raccordement de déclivités terminales sensiblement égales et de sens contraires, la différence des déclivités étant en outre suffisante pour limiter la visibilité.

La vitesse de base de 120 km/h n'est choisie que si les chaussées sont séparées et si la plupart des intersections sont aménagées en échangeurs (voir IV ci-après). Celle de 140 km/h n'est applicable qu'aux autoroutes.

Les rayons concaves sont tels que, pour la vitesse de base, l'accélération verticale ne puisse dépasser $0,25 \text{ m/sec}^2$.

Les valeurs des rayons en plan sont des minimums correspondant au dévers maximum de 7%. Elles sont suffisantes pour la stabilité et le confort de conduite du véhicule dans des conditions moyennes.

La résultante de la déclivité longitudinale et du dévers ne doit pas dépasser 10%.

III.2.2.3. Les sections circulaires et rectilignes du tracé en plan sont raccordées par des courbes à courbure progressive.

III.2.2.4. La visibilité en plan et la visibilité en profil en long sont réalisées dans des conditions de sécurité égales, compte tenu éventuellement des déclivités.

Les distances de visibilité minimales nécessaires au dépassement sur les chaussées bidirectionnelles sont données au tableau suivant:

vitesse de base (en km/h)	100	80	60
distance de visibilité de dépassement minimale (en m)	400	325	250

Ces distances doivent être assurées sur un pourcentage de la longueur de la route aussi élevé et aussi uniformément réparti que possible.

III.2.2.5. Lorsque la visibilité est insuffisante, il est recommandé de dédoubler la chaussée aux sommets et dans les virages des routes ordinaires à deux voies et à trois voies de circulation.

III.3. Débits de service

Les routes des diverses catégories peuvent écouler normalement, c'est-à-dire avec une qualité ou un niveau de service jugé nécessaire pour les routes internationales et moyennant le respect des normes précisées au III.2., les débits* indiqués à la colonne 1 du tableau suivant exprimés en unités de trafic (UT) par heure**.

Catégorie de routes	1	2	Observations
	débit normal UT/h	débit maximum admissible UT/h	
Catégorie I	900	1 500	2 sens
Catégorie II			
à 3 voies	1 500	2 000	2 sens
à 4 voies	1 500	2 000	par sens
par voie supplémentaire	750	1 000	par sens
autoroutes et routes express			
à 2x2 voies	2 000	3 000	par sens
par voie supplémentaire	1 200	1 500	par sens

Pour une catégorie de routes déterminée, il est recommandé de ne pas dépasser les débits de la colonne 1 pendant plus de 50 heures par an, à moins que la rentabilité d'une voie supplémentaire ou de l'aménagement dans une catégorie supérieure ne soit assurée.

* Une unité de trafic correspond à une voiture particulière. Pour les autres véhicules un coefficient d'équivalence doit être appliqué.

** En dehors des zones urbaines.

Quand le débit dépasse les valeurs de la colonne 2 pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé que soit prise en considération la construction d'une voie supplémentaire ou l'aménagement dans une catégorie supérieure compte tenu des coûts de construction et de l'environnement.

Ces valeurs s'entendent en débit continu et à condition:

- i) que les carrefours à niveau ne soient pas trop nombreux et ne créent pas un nombre trop élevé d'incidents de trafic;
- ii) que pour les routes à deux et trois voies, la distance de visibilité de dépassement soit assurée sur la totalité de l'itinéraire.

Les routes à trois voies ne sont pas recommandées quand le débit normal indiqué à la colonne 1 du tableau précité est dépassé.

Pour les routes à quatre voies, dès que le débit de pointe dans le sens le plus chargé dépasse 1 500 UT/h pendant plus de 50 heures par an, il est recommandé, pour la sécurité, d'établir des chaussées séparées à sens unique.

IV. NORMES DES INTERSECTIONS *

IV.1. Définitions

Les routes internationales forment, à leur rencontre entre elles ou avec d'autres routes ou d'autres voies de communication, des «intersections».

Les différents types d'aménagement des intersections routières sont les suivants:

Intersections de routes ordinaires:

- carrefours plans ou à niveau, dont les branches sont situées dans un même plan;
- carrefours dénivelés ou à niveau séparés, dont l'une au moins des branches franchit à un niveau différent une ou plusieurs autres branches.

Intersections d'autoroutes ou de routes express avec des routes de même catégorie:

Echangeurs A dont les liaisons ne comportent aucun cisaillement de courants de circulation.

Intersections d'autoroutes avec des routes ordinaires:

Echangeurs B ne comportant aucun cisaillement de courant de circulation sur les chaussées des autoroutes.

Intersections de routes express avec des routes ordinaires:

Pour les intersections importantes:

Echangeurs B comportant aucun cisaillement de courants de circulation sur la ou les chaussées de la route express.

Pour les intersections d'importance secondaire pour lesquelles la rentabilité d'un échangeur n'est pas assurée:

Carrefours plans ou dénivelés contrôlés éventuellement par signalisation lumineuse.

IV.2. Intersections de routes ordinaires

IV.2.1. Les carrefours à niveau

IV.2.1.1. Les carrefours à niveau doivent être supprimés sur les routes internationales quand cette mesure est rentable.

IV.2.1.2. Les carrefours à niveau comportant plus de quatre branches doivent être simplifiés par regroupement de certains courants de circulation suivant une hiérarchie de l'importance de ces courants.

IV.2.1.3. Les carrefours giratoires et les signaux lumineux ne doivent être utilisés que si d'autres aménagements supprimant les cisaillements et les entrecroisements de courants de circulation ne sont pas rentables.

* Les textes sont rédigés dans l'hypothèse de la circulation à droite.

IV.2.1.4. La visibilité du carrefour doit être assurée à son approche sur une distance suffisante pour permettre aux conducteurs de prendre en temps voulu les décisions qu'imposent le type de régulation et les conditions instantanées de la circulation. Cette visibilité est améliorée si les chaussées, spécialement celles dont les usagers doivent céder le passage, sont en légère descente vers le carrefour.

IV.2.1.5. La route internationale est prioritaire par rapport aux autres routes; la priorité entre routes internationales doit être fixée en fonction de l'importance relative des volumes de la circulation.

IV.2.1.6. La circulation directe sur la route internationale prioritaire ne doit pas être ralentie. A cet effet, des zones d'attente de longueur suffisante doivent être réservées entre les deux sens de circulation pour les véhicules effectuant une manoeuvre de «tourne gauche».

IV.2.1.7. Des voies d'accélération et de décélération respectivement à l'entrée et à la sortie de la chaussée de la route internationale prioritaire sont prévues aux carrefours importants pour autant qu'elles soient rentables.

IV.2.1.8. Le carrefour doit comporter sur les chaussées non prioritaires des flots directionnels canalisant les courants de circulation et satisfaisant aux critères suivants:

- a) la géométrie de l'ensemble des couloirs de circulation doit être aussi simple que possible afin d'être immédiatement compréhensible pour les usagers;
- b) les circulations non prioritaires doivent être ralenties, les déviations des voies correspondantes étant adaptées à l'importance des circulations qu'elles supportent;
- c) les trajectoires sécantes doivent se couper aussi orthogonalement que possible;
- d) les points d'intersection doivent être espacés (et non confondus) de telle manière que les usagers puissent les aborder séparément et disposer de zones intermédiaires d'attente;
- e) le chemin le plus direct doit être réservé aux piétons;
- f) les cyclistes, s'il existe des pistes cyclables, doivent être déviés du carrefour proprement dit, de manière à recouper aussi orthogonalement que possible les trajectoires des véhicules;
- g) les flots directionnels sont limités par des bordures légèrement saillantes en matériaux blancs. Quand la rentabilité le justifie, ils sont éclairés la nuit. A défaut d'éclairage, les bordures sont réfectoriées.

IV.2.2. Les carrefours dénivelés

Il convient, quand la rentabilité de l'aménagement correspondant est établie, de déniveler certains courants importants de circulation pour éliminer les conflits de cisaillement avec d'autres courants empruntant le carrefour.

Les tracés et les profils en long des liaisons dénivelées doivent respecter les principes et les normes des échangeurs qui leur sont applicables (voir IV.3.).

Les liaisons non dénivelées doivent former à leur intersection des carrefours répondant aux conditions ci-dessus (voir IV.2.1.).

IV.3. Les échangeurs

IV.3.1. Définitions

Les chaussées des échangeurs sont classées en *chaussées principales* et en *chaussées de raccordement* qui relie entre elles les chaussées principales.

Les chaussées principales sont celles qui supportent les volumes de circulation les plus importants (compte tenu, le cas échéant, de leur variation horaire) et pour lesquelles on ne peut tolérer une réduction importante de la vitesse de base.

IV.3.2. Circulation sur les chaussées des échangeurs

Les chaussées d'un échangeur A sont à sens unique. Dans un échangeur B certaines chaussées de raccordement peuvent être à double sens sur une partie de leur parcours; toutefois, les entrées et les sorties d'autoroute ou de route express sont toujours à sens unique.

IV.3.3. *Principe du tracé des échangeurs*

Le tracé des échangeurs satisfait aux principes suivants:

IV.3.3.1. *Principe A. Type d'échangeur*

Le choix d'un type d'échangeur et celui corollaire de ses chaussées principales et de raccordement doivent tenir compte de l'importance absolue et relative des courants de circulation qui les traversent.

IV.3.3.2. *Principe B. Divergence des courants de circulation*

Lorsqu'une chaussée se divise en deux autres chaussées, la séparation des deux courants de circulation doit se faire de manière à ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet, l'usager doit avoir le temps de se placer dans la voie la plus favorable à la direction qu'il doit prendre, et avoir une visibilité suffisante du point de divergence. Dans un échangeur A, la chaussée qui se divise en deux autres doit être élargie avant la séparation et comporter un nombre de voies égal au nombre total de voies des deux chaussées, sur une distance permettant la séparation des courants avant le point de divergence. L'élargissement doit se faire de préférence vers la droite.

Le courant de circulation le moins important doit être écoulé par la chaussée de droite afin de réduire le nombre de véhicules ralentis lors du changement de file. Si la vitesse de ce courant doit être réduite, il y a lieu de prévoir une voie de décélération. Cette chaussée de droite est si possible surélevée progressivement par rapport à la chaussée principale pour faciliter la décélération éventuelle et assurer une meilleure visibilité du point de divergence.

Dans un échangeur B, la chaussée de sortie à partir d'une chaussée d'autoroute ou d'une chaussée de route express diverge vers la droite et comporte une voie de décélération.

IV.3.3.3. *Principe C. Convergence des courants de circulation*

Lorsque deux chaussées convergent pour n'en former qu'une seule, l'intégration des deux courants de circulation doit se faire en toute sécurité et ne pas entraîner de réduction importante de la vitesse des véhicules.

A cet effet:

a) les usagers du courant de circulation le moins important doivent s'insérer par la droite dans le courant le plus important;

b) l'usager qui doit s'insérer doit avoir une bonne visibilité sur l'autre chaussée, en amont et en aval du point de convergence.

La manoeuvre d'insertion, le cas échéant par l'intermédiaire d'une voie d'accélération, ne doit pas entraîner une diminution notable de la vitesse du courant principal. La visibilité est améliorée et la manoeuvre d'insertion facilitée si la chaussée du courant qui doit s'insérer est en légère descente vers l'autre chaussée;

c) il est souhaitable d'assurer également une bonne visibilité de la chaussée principale sur l'autre chaussée;

d) lorsque deux chaussées principales convergent pour n'en former qu'une seule, et s'il y a réduction du nombre total des voies de circulation, cette réduction ne doit être réalisée qu'à une distance suffisante du point de convergence.

Dans un échangeur B, la chaussée d'entrée sur une chaussée d'autoroute ou sur une chaussée de route express converge par la droite et comporte une voie d'accélération.

IV.3.3.4. *Principe D. Sections d'entrecroisement*

Les sections d'entrecroisement doivent être évitées sur les chaussées principales. Une section d'entrecroisement ne peut y être tolérée que si les volumes qui s'entrecroisent sont faibles; si possible, une voie supplémentaire au moins doit être prévue du côté droit de la chaussée principale.

Dans tous les cas, les caractéristiques géométriques de la section d'entrecroisement et des chaussées amont et aval doivent être telles que les vitesses des véhicules qui s'entrecroisent ne soient pas trop différentes et qu'elles n'entraînent pas de réduction trop importante des vitesses praticables sur ces chaussées.

IV.3.3.5. *Principe E. Points de divergence et de convergence*

Dans les limites de l'échangeur, chaque chaussée principale ne devrait comporter qu'un point de divergence et qu'un point de convergence.

Dans tous les cas, s'il existe plusieurs points de divergence ou de convergence sur une même chaussée, des mesures doivent être prises pour assurer des manœuvres aisées et une signalisation indépendante des points de divergence ou de convergence successifs.

IV.3.4. *Caractéristiques géométriques des échangeurs*

IV.3.4.1. *Vitesse de base sur les chaussées principales*

Les chaussées principales d'un échangeur doivent être conçues avec une vitesse de base aussi voisine que possible de celle des chaussées qui les prolongent en dehors de l'échangeur, et en tout cas au moins égale aux 3/4 de celles-ci. Dans les échangeurs du type B, toutefois, aucune réduction de vitesse de base n'est tolérée sur les chaussées d'autoroutes ni sur les chaussées de routes express.

IV.3.4.2. *Rayons des chaussées de raccordement*

En palier, le rayon minimum du bord intérieur de la chaussée est de 50 m. Cette valeur correspond théoriquement à une chaussée en palier avec le dévers maximal admis.

Dans tous les cas, les courbes à faible rayon sont raccordées progressivement par des courbes de transition à variation continue de courbure, de longueur différente pour permettre à l'utilisateur d'adapter aisément sa vitesse.

IV.3.4.3. *Largeur des chaussées de raccordement*

La possibilité de dépasser un véhicule arrêté doit être assurée en tous points. Sur les chaussées de raccordement d'une certaine longueur, il convient de prévoir également la possibilité de dépasser un véhicule en mouvement.

A cet effet:

- Les chaussées à simple voie auront une largeur totale de 6 m au moins, compte tenu de l'accotement stabilisé non utilisé normalement par la circulation;
- Les chaussées à double voie auront une largeur de 7 m au moins. L'accotement stabilisé est facultatif dans ce cas. Ces chaussées doivent être ramenées à une seule voie, au voisinage du point d'entrée (ou de sortie) sur une chaussée principale, si le nombre total de voies de la chaussée principale n'est pas augmenté après le point d'entrée (ou diminué après le point de sortie).

IV.3.4.4. *Sections d'entrecroisement*

Il est recommandé que les sections d'entrecroisement aient une longueur minimale de $0,2 Q$ (en mètres), Q étant le trafic total horaire entrecroisant exprimé en UT/h. Le calcul du nombre de voies nécessaires dans cette hypothèse est effectuée en affectant le débit entrecroisant le plus faible du coefficient 3.

Si exceptionnellement, une section d'entrecroisement ne peut être évitée sur une chaussée principale, la longueur doit être de Q mètres, avec un minimum de 500 m.

L'échangeur doit être conçu pour que, dans ses limites, le volume total entrecroisant soit inférieur à 2 000 UT/h.

IV.3.4.5. *Longueur des voies d'accélération*

Il est recommandé d'établir des chaussées d'accès avec une voie d'accélération proprement dite, suivie d'une voie de largeur variable, appelée biseau.

Lorsque la chaussée de l'autoroute ou de la route express et la voie d'accélération sont en palier et en alignement droit, la longueur totale de la voie d'accélération est de 300 m au minimum, celle de la voie d'accélération proprement dite étant de 200 m au minimum.

Si les conditions de tracé et de profil en long sont différentes, la longueur de la voie d'accélération doit être adaptée en conséquence.

IV.3.4.6. *Longueur des voies de décélération*

Les voies de décélération comportent une voie de largeur variable appelée biseau, suivie de la voie de décélération proprement dite, de largeur constante, qui peut être soit parallèle et adjacente à la chaussée de l'autoroute, soit indépendante de celle-ci.

Le biseau doit permettre à l'utilisateur de se dégager progressivement du courant principal et ce sans réduire notablement sa vitesse: on détermine sa longueur en considérant que la durée confortable pour exécuter cette manoeuvre est d'environ 3,5 secondes. On détermine la longueur de la voie de décélération proprement dite en considérant que le taux de décélération des véhicules est au plus de $1,5 \text{ m/sec}^2$.

IV.4. *Intersections de voies ferrées*

Les intersections de voies ferrées avec les routes internationales doivent être réalisées à niveaux séparés.

V. OUVRAGES D'ART

V.1. *Profils en travers*

Sauf cas exceptionnel (région montagneuse, terrain particulièrement difficile, etc.) aucune restriction des caractéristiques de la chaussée et, s'il y a lieu, des pistes cyclables et trottoirs, n'est admise sur et sous les ouvrages d'art. Notamment la bande d'arrêt latéral prévue au III.1.2. est maintenue sur les autoroutes et les routes express.

V.2. *Hauteur libre*

La hauteur libre minimale au-dessus de la chaussée est de 4,5 m.

VI. EQUIPEMENTS DE SECURITE

VI.1. *Eclairage*

Les sections, les carrefours et les échangeurs des routes internationales sont dotés d'un éclairage homogène et suffisant pour permettre aux usagers motorisés de circuler sans faire usage des feux-route quand l'importance de la circulation nocturne en justifie économiquement les installations et leur exploitation.

VI.2. *Dispositifs contre l'éblouissement*

Quand l'importance de la circulation nocturne le justifie, des plantations ou des écrans sont établis dans le terre-plein central des autoroutes et des routes express et, le cas échéant, dans leurs accotements, si les feux-routes des véhicules circulant en sens inversé sur l'autre chaussée ou sur une autre route longeant la route internationale créent une gêne visuelle sur cette dernière.

VI.3. *Glissières de sécurité*

Des glissières de sécurité sont à prévoir pour éviter les collisions avec des obstacles situés dans les accotements ou le terre-plein central, à condition que, toutefois, le risque et les conséquences d'une collision avec ces glissières soient moindres qu'avec les obstacles qu'elles protègent.

Des glissières peuvent ne pas être nécessaires pour la protection des supports de signalisation et d'éclairage, si ceux-ci sont conçus pour atténuer les conséquences du choc d'un véhicule.

il est recommandé d'établir les glissières de sécurité à la distance maximale du bord de la chaussée compatible avec la présence de circulation ou d'obstacles extérieurs.

Pour les autoroutes et les routes express les glissières de sécurité sont à prévoir notamment:

a) sur le terre-plein central, quand sa largeur est inférieure à 6 m, si le volume journalier atteint 20 000 avec 2x2 voies ou 30 000 avec 2x3 voies, ou quand sa largeur est inférieure à 4,50 m, quel que soit le volume;

- b) sur les accotements:
 - i) quand des obstacles fixes et rigides tels que culées, piles de ponts, murs de soutènement, supports de portiques, rangée continue de poteaux d'éclairage, etc. sont situés à moins de 3,50 m du bord d'une chaussée;
 - ii) dans les sections en remblai, quand la hauteur de celui-ci ou l'inclinaison des talus présentent un danger évident;
 - iii) dans les sections longées par un cours d'eau, une route ou une voie ferrée à moins de 10 m du bord de la chaussée;
- c) sur les ouvrages d'art, notamment quand les glissières existent de part et d'autre de l'ouvrage.

VII. AMENAGEMENT PAYSAGER

VII.1. La coordination du tracé et du profil en long doit être étudiée (III.2.1) non seulement du point de vue strict de la sécurité mais aussi de celui de l'intégration harmonieuse du tracé dans le site.

VII.2. Tous les éléments du paysage doivent concourir, avec la signalisation, au confort et à la sécurité de la circulation. Il convient notamment de créer un bon guidage visuel par des plantations d'arbustes en harmonie avec les essences environnantes et d'établir, en région de plaine monotone, des écrans de verdure jalonnant la profondeur du champ de vision.

VII.3. Des plantations d'arbustes sont également à établir pour assurer la protection des usagers contre l'éblouissement, le vent, les amas de neige et, le cas échéant, pour protéger les riverains contre le bruit et la pollution de l'air.

VII.4. Pour des raisons de sécurité et d'esthétique les affichages de publicité commerciale en bordure des routes internationales sont interdits.

VIII. SERVICES AUXILIAIRES

VIII.1. *Installations aux frontières*

Des installations routières suffisantes et notamment des aires de stationnement sont prévues aux frontières pour recevoir et écouler le trafic normal. Il y a lieu de séparer les trafics commerciaux et touristiques et d'établir des postes-frontières combinés.

VIII.2. *Installations diverses*

Les autoroutes et éventuellement les routes express sont dotées d'aires de service et d'aires de stationnement, distinctes des chaussées et régulièrement expacées.

Les aires de service comportent des stations-service distributrices de carburant, des parcs de stationnement, des toilettes, des postes de secours de première urgence et éventuellement des restaurants et des motels.

Les aires de stationnement ne permettent que le stationnement des véhicules et ne sont pas habituellement dotées de tous les services précités.

Les aires de service et de stationnement desservant les autoroutes* sont exclusivement accessibles de l'autoroute. Elles sont raccordées à celle-ci par des chaussées d'entrée et de sortie répondant aux critères des chaussées analogues des échangeurs B.

Dans les régions peu développées, des postes de ravitaillement et, le cas échéant, des garages, des ateliers ainsi que des locaux pour le repos et les repas, sont établis à proximité de la route internationale.

* Un accès à partir du réseau ordinaire peut toutefois être aménagé pour les fournisseurs et le personnel de service.

VIII.3. Services de secours routiers

Des postes de premiers secours sont installés le long des routes internationales pour suppléer, s'il y a lieu, l'insuffisance des moyens locaux. Ils possèdent l'équipement nécessaire conformément aux recommandations de la Commission internationale permanente des premiers secours sur route et de la Ligue des Sociétés de la Croix-Rouge.

VIII.4. Télécommunications

Les routes internationales sont munies à intervalles réguliers de postes téléphoniques ou autres, permettant d'appeler en sécurité les services de secours; leur maniement doit être simple, facile à comprendre par les usagers, et expliqué de préférence à l'aide de symboles ou d'idéogrammes. Des flèches, suffisamment rapprochées, indiquent l'emplacement du poste d'appel le plus proche.

ANNEXE III

IDENTIFICATION ET SIGNALISATION DES ROUTES «E»

1. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» est de forme rectangulaire.
2. Ce signal se compose de la lettre «E», suivie généralement du numéro, en chiffres arabes, attribué à l'itinéraire.
3. Il est composé d'une inscription blanche sur fond vert; il peut être apposé sur d'autres signaux ou combiné avec eux.
4. Ses dimensions devraient être telles que les conducteurs de véhicules circulant à grande vitesse puissent facilement l'identifier et comprendre les indications qu'il donne.
5. Le signal destiné à identifier et à signaler les routes «E» n'exclut pas le signal identifiant les routes sur le plan national.

Loi du 18 juin 1981 portant approbation de la Convention relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole concernant son interprétation par la Cour de Justice, signée à Luxembourg, le 9 octobre 1978.

Nous JEAN, par la grâce de Dieu, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau;

Notre Conseil d'Etat entendu;

De l'assentiment de la Chambre des Députés;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 19 mai 1981 et celle du Conseil d'Etat du 2 juin 1981 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvée la Convention relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole concernant son interprétation par la Cour de Justice, signée à Luxembourg, le 9 octobre 1978.

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Mémorial pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Château de Berg, le 18 juin 1981.

Jean

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Ministre de la Justice*
Colette Flesch

Doc. parl. n° 2342; sess ord. 1979-1980, 1980-1981.

—

CONVENTION

relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi qu'au Protocole concernant son interprétation par la Cour de Justice.

—

PREAMBULE

LES HAUTES PARTIES CONTRACTANTES AU TRAITE INSTITUANT LA COMMUNAUTE ECONOMIQUE EUROPEENNE,

CONSIDERANT que le Royaume de Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, en devenant membres de la Communauté, se sont engagés à adhérer à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale et au Protocole concernant l'interprétation de cette Convention par la Cour de Justice, et à entamer à cet effet des négociations avec les Etats membres originaires de la Communauté pour y apporter les adaptations nécessaires,

ONT DECIDE de conclure la présente Convention et ont désigné à cet effet comme plénipotentiaires:

SA MAJESTE LE ROI DES BELGES:

Renaat VAN ELSLANDE,
Ministre de la Justice;

SA MAJESTE LA REINE DE DANEMARK:

Nathalie LIND,
Ministre de la Justice;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FEDERALE D'ALLEMAGNE:

Dr Hans-Jochen VOGEL,
Ministre fédéral de la Justice;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE:

Alain PEYREFITTE,
Garde des Sceaux,
Ministre de la Justice;

LE PRESIDENT DE L'IRLANDE:

Gerard COLLINS,
Ministre de la Justice;

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ITALIENNE:

Paolo BONIFACIO,
Ministre de la Justice;

SON ALTESSE ROYALE LE GRAND-DUC DE LUXEMBOURG:

Robert KRIEPS,
Ministre de l'Education Nationale,
Ministre de la Justice;

SA MAJESTE LA REINE DES PAYS-BAS:

Prof. Mr. J. DE RUITER,
Ministre de la Justice;

SA MAJESTE LA REINE DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD:

The Right Honourable the Lord Elwyn-Jones, C.H.,
Lord High Chancellor of Great Britain;

LESQUELS, réunis au sein du Conseil, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS QUI SUIVENT:

Titre I^{er} – Dispositions générales

Article 1^{er}

Le Royaume de Danemark, l'Irlande et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord adhèrent à la Convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, signée à Bruxelles le 27 septembre 1968, ci-après dénommée «Convention de 1968», et au Protocole concernant son interprétation par la Cour de Justice, signé à Luxembourg le 3 juin 1971, ci-après dénommé «Protocole de 1971».

Article 2

Les adaptations de la Convention de 1968 et du Protocole de 1971 figurent aux titres II à IV de la présente Convention.

Titre II. – Adaptations de la Convention de 1968

Article 3

L'article 1 premier alinéa de la Convention de 1968 est complété par les dispositions suivantes: «Elle ne recouvre notamment pas les matières fiscales, douanières ou administratives.»

Article 4

L'article 3 deuxième alinéa de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes: «Ne peuvent être invoqués contre elles notamment:

– en Belgique: l'article 15 du Code civil (Burgerlijk Wetboek) et l'article 638 du Code judiciaire (Gerechtelijk Wetboek);

– au Danemark: l'article 248 paragraphe 2 de la Loi sur la procédure civile (Lov om retsens pleje) et le chapitre 3 article 3 de la Loi sur la Procédure civile au Groenland (Lov for Grønland om retsens pleje);

- en République Fédérale d'Allemagne: l'article 23 du Code de procédure civile (Zivilprozessordnung);
- en France: les articles 14 et 15 du Code civil;
- en Irlande: les dispositions relatives à la compétence fondée sur un acte introductif d'instance signifié ou notifié au défendeur qui se trouve temporairement en Irlande;
- en Italie: l'article 2 et l'article 4 n^{os} 1 et 2 du Code de procédure civile (Codice di procedura civile);
- au Luxembourg: les articles 14 et 15 du Code civil;
- aux Pays-Bas: l'article 126 troisième alinéa et l'article 127 du Code de procédure civile (Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering);
- au Royaume-Uni: les dispositions relatives à la compétence fondée sur:
 - a) un acte introductif d'instance signifié ou notifié au défendeur qui se trouve temporairement au Royaume-Uni;
 - b) l'existence au Royaume-Uni de biens appartenant au défendeur ou
 - c) la saisie par le demandeur de biens situés au Royaume-Uni.»

Article 5

1. L'article 5 n^o 1 de la Convention de 1968 est remplacé, dans le texte en langue française, par les dispositions suivantes:

«1^o – en matière contractuelle, devant le tribunal du lieu où l'obligation qui sert de base à la demande a été ou doit être exécutée;»
2. L'article 5 n^o 1 de la Convention de 1968 est remplacé, dans le texte en langue néerlandaise, par les dispositions suivantes:

«1^o – ten aanzien van verbintenissen uit overeenkomst: voor het gerecht van de plaats, waar deverbintenis, die aan de eis ten grondslag ligt, is uitgevoerd of moet worden uitgevoerd;»
3. L'article 5 n^o 2 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«2^o – en matière d'obligation alimentaire, devant le tribunal du lieu où le créancier d'aliments a son domicile ou sa résidence habituelle ou, s'il s'agit d'une demande accessoire à une action relative à l'état des personnes, devant le tribunal compétent selon la loi du for pour en connaître, sauf si cette compétence est uniquement fondée sur la nationalité d'une des parties;»
4. L'article 5 de la Convention de 1968 est complété par les dispositions suivantes:

«6^o – en sa qualité de fondateur, de trustee ou de bénéficiaire d'un trust constitué soit en application de la loi, soit par écrit ou par une convention verbale, confirmée par écrit, devant les tribunaux de l'Etat contractant sur le territoire duquel le trust a son domicile;

7^o – s'il s'agit d'une contestation relative au paiement de la rémunération réclamée en raison de l'assistance ou du sauvetage dont a bénéficié une cargaison ou un fret, devant le tribunal dans le ressort duquel cette cargaison ou le fret s'y rapportant

 - a) a été saisi pour garantir ce paiement, ou
 - b) aurait pu être saisi à cet effet, mais une caution ou autre sûreté a été donnée;

cette disposition ne s'applique que s'il est prétendu que le défendeur a un droit sur la cargaison ou sur le fret ou qu'il avait un tel droit au moment de cette assistance ou de ce sauvetage.»

Article 6

Le titre II section 2 de la Convention de 1968 est complété par l'article suivant:

«Article 6bis

Lorsqu'en vertu de la présente Convention, un tribunal d'un Etat contractant est compétent pour connaître des actions en responsabilité du fait de l'utilisation ou de l'exploitation d'un navire, ce tribunal ou tout autre que lui substitue la loi interne de cet Etat, connaît aussi des demandes relatives à la limitation de cette responsabilité.».

Article 7

L'article 8 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 8

L'assureur domicilié sur le territoire d'un Etat contractant peut être attrait:

- 1° – devant les tribunaux de l'Etat où il a son domicile, ou
- 2° – dans un autre Etat contractant, devant le tribunal du lieu où le preneur d'assurance a son domicile, ou
- 3° – s'il s'agit d'un coassureur, devant le tribunal d'un Etat contractant saisi de l'action formée contre l'apériteur de la coassurance.

Lorsque l'assureur n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat contractant, mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un Etat contractant, il est considéré pour les contestations relatives à leur exploitation comme ayant son domicile sur le territoire de cet Etat.».

Article 8

L'article 12 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 12

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions:

- 1° – postérieures à la naissance du différend ou
- 2° – qui permettent au preneur d'assurance, à l'assuré ou au bénéficiaire de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la présente section ou
- 3° – qui, passées entre un preneur d'assurance et un assureur ayant au moment de la conclusion du contrat leur domicile ou leur résidence habituelle dans un même Etat contractant, ont pour effet, alors même que le fait dommageable se produirait à l'étranger, d'attribuer compétence aux tribunaux de cet Etat sauf si la loi de celui-ci interdit de telles conventions, ou
- 4° – conclues par un preneur d'assurance n'ayant pas son domicile dans un Etat contractant, sauf s'il s'agit d'une assurance obligatoire ou qui porte sur un immeuble situé dans un Etat contractant, ou
- 5° – qui concernent un contrat d'assurance en tant que celui-ci couvre un ou plusieurs des risques énumérés à l'article 12bis.».

Article 9

Le titre II section 3 de la Convention de 1968 est complété par l'article suivant:

«Article 12bis

Les risques visés à l'article 12 n° 5 sont les suivants:

- 1° – tout dommage
 - a) aux navires de mer, aux installations au large des côtes et en haute mer ou aux aéronefs, causé par des événements survenant en relation avec leur utilisation à des fins commerciales,
 - b) aux marchandises autres que les bagages des passagers, durant un transport réalisé par ces navires ou aéronefs soit en totalité, soit en combinaison avec d'autres modes de transport;
- 2° – toute responsabilité, à l'exception de celle des dommages corporels aux passagers ou à leurs bagages,
 - a) résultant de l'utilisation ou de l'exploitation des navires, installations ou aéronefs, conformément au 1° sous a) ci-dessus, pour autant que la loi de l'Etat contractant d'immatriculation de l'aéronef n'interdise pas les clauses attributives de juridiction dans l'assurance de tels risques,
 - b) du fait de marchandises durant un transport visé au 1° sous b) ci-dessus;

- 3° – toute perte pécuniaire liée à l'utilisation ou à l'exploitation des navires, installations ou aéronefs conformément au 1° sous a) ci-dessus, notamment celle du fret ou du bénéfice d'affrètement;
- 4° – tout risque lié accessoirement à l'un de ceux visés aux 1° à 3° ci-dessus.»

Article 10

Le titre II section 4 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Section 4

Compétence en matière de contrats conclus par les consommateurs

Article 13

En matière de contrat conclu par une personne pour un usage pouvant être considéré comme étranger à son activité professionnelle, ci-après dénommée le consommateur, la compétence est déterminée par la présente section, sans préjudice des dispositions de l'article 4 et de l'article 5, 5°,

- 1° – lorsqu'il s'agit d'une vente à tempérament d'objets mobiliers corporels,
- 2° – lorsqu'il s'agit d'un prêt à tempérament ou d'une autre opération de crédit liés au financement d'une vente de tels objets,
- 3° – pour tout autre contrat ayant pour objet une fourniture de services ou d'objets mobiliers corporels si
 - a) la conclusion du contrat a été précédée dans l'Etat du domicile du consommateur d'une proposition spécialement faite ou d'une publicité, et que
 - b) le consommateur a accompli dans cet Etat les actes nécessaires à la conclusion de ce contrat.

Lorsque le cocontractant du consommateur n'est pas domicilié sur le territoire d'un Etat contractant, mais possède une succursale, une agence ou tout autre établissement dans un Etat contractant, il est considéré pour les contestations relatives à leur exploitation comme ayant son domicile sur le territoire de cet Etat.

La présente section ne s'applique pas au contrat de transport.

Article 14

L'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée soit devant les tribunaux de l'Etat contractant sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant les tribunaux de l'Etat contractant sur le territoire duquel est domicilié le consommateur.

L'action intentée contre le consommateur par l'autre partie au contrat ne peut être portée que devant les tribunaux de l'Etat contractant sur le territoire duquel est domicilié le consommateur.

Ces dispositions ne portent pas atteinte au droit d'introduire une demande reconventionnelle devant le tribunal saisi d'une demande originaire conformément à la présente section.

Article 15

Il ne peut être dérogé aux dispositions de la présente section que par des conventions:

- 1° – postérieures à la naissance du différend ou
- 2° – qui permettent au consommateur de saisir d'autres tribunaux que ceux indiqués à la présente section ou
- 3° – qui, passées entre le consommateur et son cocontractant ayant au moment de la conclusion du contrat leur domicile ou leur résidence habituelle dans un même Etat contractant, attribuent compétence aux tribunaux de cet Etat sauf si la loi de celui-ci interdit de telles conventions.»

Article 11

L'article 17 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 17

Si les parties, dont l'une au moins a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant, sont convenues d'un tribunal ou de tribunaux d'un Etat contractant pour connaître des différends nés ou à naître à l'occasion d'un rapport de droit déterminé, ce tribunal ou les tribunaux de cet Etat sont seuls compétents. Cette convention attributive de juridiction doit être conclue soit par écrit, soit verbalement avec confirmation écrite, soit, dans le commerce international, en une forme admise par les usages dans ce domaine et que les parties connaissent ou sont censées connaître. Lorsqu'une telle convention est conclue par des parties dont aucune n'a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant, les tribunaux des autres Etats contractants ne peuvent connaître du différend tant que le tribunal ou les tribunaux désignés n'ont pas décliné leur compétence.

Le tribunal ou les tribunaux d'un Etat contractant auxquels l'acte constitutif d'un trust attribue compétence sont exclusivement compétents pour connaître d'une action contre un fondateur, un trustee ou un bénéficiaire d'un *trust*, s'il s'agit de relations entre ces personnes ou de leurs droits ou obligations dans le cadre du *trust*.

Les conventions attributives de juridiction ainsi que les stipulations similaires d'actes constitutifs de trust sont sans effet si elles sont contraires aux dispositions des articles 12 et 15 ou si les tribunaux à la compétence desquels elles dérogent sont exclusivement compétents en vertu de l'article 16.

Si une convention attributive de juridiction n'a été stipulée qu'en faveur de l'une des parties, celle-ci conserve le droit de saisir tout autre tribunal compétent en vertu de la présente Convention.»

Article 12

L'article 20 deuxième alinéa de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Le juge est tenu de surseoir à statuer aussi longtemps qu'il n'est pas établi que ce défendeur a été mis à même de recevoir l'acte introductif d'instance ou un acte équivalent en temps utile pour se défendre ou que toute diligence a été faite à cette fin.»

Article 13

1. L'article 27 n° 2 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«2° – si l'acte introductif d'instance ou un acte équivalent n'a pas été signifié ou notifié au défendeur défaillant, régulièrement et en temps utile, pour qu'il puisse se défendre;»

2. L'article 27 de la Convention de 1968 est complété par les dispositions suivantes:

«5° – si la décision est inconciliable avec une décision rendue antérieurement dans un Etat non contractant entre les mêmes parties dans un litige ayant le même objet et la même cause, lorsque cette dernière décision réunit les conditions nécessaires à sa reconnaissance dans l'Etat requis.»

Article 14

L'article 30 de la Convention de 1968 est complété par l'alinéa suivant:

«L'autorité judiciaire d'un Etat contractant devant laquelle est invoquée la reconnaissance d'une décision rendue en Irlande ou au Royaume-Uni et dont l'exécution est suspendue dans l'Etat d'origine du fait de l'exercice d'un recours peut surseoir à statuer.»

Article 15

L'article 31 de la Convention de 1968 est complété par l'alinéa suivant:

«Toutefois, au Royaume-Uni, ces décisions sont mises à exécution en Angleterre et au Pays de Galles, en Ecosse ou en Irlande du Nord, après avoir été enregistrées en vue de leur exécution, sur requête de toute partie intéressée, dans l'une ou l'autre de ces parties du Royaume-Uni, suivant le cas.»

Article 16

L'article 32 premier alinéa de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes: «La requête est présentée:

- en Belgique, au tribunal de première instance ou à la «rechtbank van eerste aanleg»;
- au Danemark, à l'«underret»;
- en République Fédérale d'Allemagne, au président d'une chambre du «Landgericht»;
- en France, au président du tribunal de grande instance;
- en Irlande, à la «High Court»;
- en Italie, à la «corte d'appello»;
- au Luxembourg, au président du tribunal d'arrondissement;
- aux Pays-Bas, au président de l'«arrondissementsrechtbank»;
- au Royaume-Uni:
 - 1° – en Angleterre et au Pays de Galles, à la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, à la «Magistrates' Court» saisie par l'intermédiaire du «Secretary of State» ;
 - 2° – en Ecosse, à la «Court of Session» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, à la «Sheriff Court» saisie par l'intermédiaire du «Secretary of State»;
 - 3° – en Irlande du Nord, à la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, à la «Magistrates' Court» saisie par l'intermédiaire du «Secretary of State».

Article 17

L'article 37 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 37

Le recours est porté, selon les règles de la procédure contradictoire:

- en Belgique, devant le tribunal de première instance ou la «rechtbank van eerste aanleg»;
- au Danemark, devant le «landsret»;
- en République Fédérale d'Allemagne, devant l'«Oberlandesgericht»;
- en France, devant la cour d'appel;
- en Irlande, devant la «High Court»;
- en Italie, devant la «corte d'appello»;
- au Luxembourg, devant la Cour supérieure de Justice siégeant en matière d'appel civil;
- aux Pays-Bas, devant l'«arrondissementsrechtbank»;
- au Royaume-Uni:
 - 1° – en Angleterre et au Pays de Galles, devant la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Magistrates' Court»;
 - 2° – en Ecosse, devant la «Court of Session» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Sheriff Court»;
 - 3° – en Irlande du Nord, devant la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Magistrates' Court».

La décision rendue sur le recours ne peut faire l'objet:

- en Belgique, en France, en Italie, au Luxembourg et aux Pays-Bas, que d'un pourvoi en cassation;
- au Danemark, que d'un recours devant le højesteret, avec l'autorisation du Ministre de la Justice;
- en République Fédérale d'Allemagne, que d'une «Rechtsbeschwerde»;
- en Irlande, que d'un recours sur un point de droit devant la «Supreme Court»;
- au Royaume-Uni, que d'un seul recours sur un point de droit.

Article 18

L'article 38 de la Convention de 1968 est complété par l'adjonction, après le premier alinéa, d'un nouvel alinéa ainsi conçu:

«Lorsque la décision a été rendue en Irlande ou au Royaume-Uni, toute voie de recours prévue dans l'Etat d'origine est considérée comme un recours ordinaire pour l'application du premier alinéa.»

Article 19

L'article 40 premier alinéa de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Si sa requête est rejetée, le requérant peut former un recours:

- en Belgique, devant la cour d'appel ou le «hof van beroep»;
- au Danemark, devant le «landsret»;
- en République Fédérale d'Allemagne, devant l'«Oberlandesgericht»;
- en France, devant la cour d'appel;
- en Irlande, devant la «High Court»;
- en Italie, devant la «corte d'appello»;
- au Luxembourg, devant la Cour supérieure de Justice siégeant en matière d'appel civil;
- aux Pays-Bas, devant le «gerechtshof»;
- au Royaume-Uni
 - 1° – en Angleterre et au Pays de Galles, devant la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Magistrates' Court»;
 - 2° – en Ecosse, devant la «Court of session» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Sheriff Court»;
 - 3° – en Irlande du Nord, devant la «High Court of Justice» ou, s'il s'agit d'une décision en matière d'obligation alimentaire, devant la «Magistrates' Court.».

Article 20

L'article 41 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 41

La décision rendue sur le recours prévu à l'article 40 ne peut faire l'objet:

- en Belgique, en France, en Italie, au Luxembourg et aux Pays-Bas, que d'un pourvoi en cessation;
- au Danemark, que d'un recours devant le «højesteret», avec l'autorisation du Ministre de la Justice;
- en République Fédérale d'Allemagne, que d'une «Rechtsbeschwerde»;
- en Irlande, que d'un recours sur un point de droit devant la «Supreme Court»;
- au Royaume-Uni, que d'un seul recours sur un point de droit.».

Article 21

L'article 44 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 44

Le requérant qui, dans l'Etat où la décision a été rendue, a bénéficié en tout ou en partie de l'assistance judiciaire ou d'une exemption de frais de dépens, bénéficie, dans la procédure prévue aux articles 32 à 35, de l'assistance la plus favorable ou de l'exemption la plus large prévue par le droit de l'Etat requis.

Le requérant qui demande l'exécution d'une décision rendue au Danemark par une autorité administrative en matière d'obligation alimentaire peut invoquer dans l'Etat requis le bénéfice des dispositions du premier alinéa s'il produit un document établi par le Ministère de la Justice danois et attestant qu'il remplit les conditions économiques pour pouvoir bénéficier en tout ou partie de l'assistance judiciaire ou d'une exemption de frais et dépens.».

Article 22

L'article 46 n° 2 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«2° – s'il s'agit d'une décision par défaut, l'original ou une copie certifiée conforme du document établissant que l'acte introductif d'instance ou un acte équivalent a été signifié ou notifié à la partie défaillante.»

Article 23

L'article 53 de la Convention de 1968 est complété par l'alinéa suivant:

«Pour déterminer si un trust a son domicile sur le territoire d'un Etat contractant dont les tribunaux sont saisis, le juge applique les règles de son droit international privé.»

Article 24

L'article 55 de la Convention de 1968 est complété par l'adjonction des Conventions suivantes, insérées à leur place dans la liste suivant l'ordre chronologique:

- la convention entre le Royaume-Uni et la France sur l'exécution réciproque des jugements en matière civile et commerciale, accompagnée d'un protocole, signée à Paris le 18 janvier 1934;
- la convention entre le Royaume-Uni et la Belgique sur l'exécution réciproque des jugements en matière civile et commerciale, accompagnée d'un protocole, signée à Bruxelles le 2 mai 1934;
- la convention entre le Royaume-Uni et la République Fédérale d'Allemagne sur la reconnaissance et l'exécution réciproques des jugements en matière civile et commerciale, signée à Bonn le 14 juillet 1960;
- la convention entre le Royaume-Uni et la République italienne sur la reconnaissance et l'exécution réciproques des jugements en matière civile et commerciale, signée à Rome le 7 février 1964, accompagnée d'un protocole signé à Rome le 14 juillet 1970;
- la convention entre le Royaume-Uni et le Royaume des Pays-Bas sur la reconnaissance et l'exécution réciproques des jugements en matière civile, signée à La Haye le 17 novembre 1967.

Article 25

1. L'article 57 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 57

La présente Convention ne déroge pas aux conventions auxquelles les Etats contractants sont ou seront parties et qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions.

Elle ne préjuge pas l'application des dispositions qui, dans des matières particulières, règlent la compétence judiciaire, la reconnaissance ou l'exécution des décisions et qui sont ou seront contenues dans les actes des Institutions des Communautés Européennes ou dans les législations nationales harmonisées en exécution de ces actes.»

2. En vue d'assurer son interprétation uniforme, l'article 57 premier alinéa est appliqué de la manière suivante:

a) La Convention de 1968 modifiée ne fait pas obstacle à ce qu'un tribunal d'un Etat contractant partie à une convention relative à une matière particulière puisse fonder sa compétence sur une telle convention, même si le défendeur est domicilié sur le territoire d'un Etat contractant non partie à une telle convention. Le tribunal saisi applique, en tout cas, l'article 20 de la Convention de 1968 modifiée.

b) Les décisions rendues dans un Etat contractant par un tribunal ayant fondé sa compétence sur une convention relative à une matière particulière sont reconnues et exécutées dans les autres Etats contractants conformément à la Convention de 1968 modifiée.

Si une convention relative à une matière particulière et à laquelle sont parties l'Etat d'origine et l'Etat requis détermine les conditions de reconnaissance et d'exécution des décisions, il est fait application de ces conditions. Il peut, en tout cas, être fait application des dispositions de la Convention de 1968 modifiée qui concernent la procédure relative à la reconnaissance et à l'exécution des décisions.

Article 26

L'article 59 de la Convention de 1968 est complété par l'alinéa suivant:

«Toutefois, aucun Etat contractant ne peut s'engager envers un Etat tiers à ne pas reconnaître une décision rendue dans un autre Etat contractant par une juridiction dont la compétence est fondée sur l'existence dans cet Etat de biens appartenant au défendeur ou sur la saisie par le demandeur de biens qui y existent,

- 1° – si la demande porte sur la propriété ou la possession desdits biens, vise à obtenir l'autorisation d'en disposer ou est relative à un autre litige les concernant, ou
- 2° – si les biens constituent la garantie d'une créance qui fait l'objet de la demande.»

Article 27

L'article 60 de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 60

La présente Convention s'applique au territoire européen des Etats contractants, y compris le Groenland, aux départements et territoires français d'outre-mer ainsi qu'à Mayotte.

Le Royaume des Pays-Bas peut déclarer au moment de la signature ou de la ratification de la présente Convention ou à tout moment ultérieur, par voie de notification au Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes, que la présente Convention est applicable aux Antilles néerlandaises. A défaut d'une telle déclaration, les procédures se déroulant sur le territoire européen du Royaume à la suite d'un pourvoi en cassation contre les décisions de tribunaux des Antilles néerlandaises sont considérées comme des procédures se déroulant devant ces tribunaux.

Par dérogation au premier alinéa, la présente Convention ne s'applique pas:

- 1° – aux Iles Féroé, sauf déclaration contraire du Royaume de Danemark,
- 2° – aux territoires européens situés hors du Royaume-Uni et dont celui-ci assume les relations internationales, sauf déclaration contraire du Royaume-Uni pour un tel territoire.

Ces déclarations peuvent être faites à tout moment, par voie de notification au Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes.

Les procédures d'appel introduites au Royaume-Uni contre des décisions rendues par les tribunaux situés dans un des territoires visés au troisième alinéa n° 2 sont considérées comme des procédures se déroulant devant ces tribunaux.

Les affaires qui au Royaume de Danemark sont traitées d'après la Loi sur la procédure civile pour les Iles Féroé (Lov for Faeroerne om rettsens pleje) sont considérées comme des affaires se déroulant devant les tribunaux des Iles Féroé.»

Article 28

L'article 64 sous c) de la Convention de 1968 est remplacé par les dispositions suivantes:

- «c) les déclarations reçues en application de l'article 60;»

Titre III. – Adaptations du Protocole annexé à la Convention de 1968

Article 29

Le Protocole annexé à la Convention de 1968 est complété par les articles suivants:

«Article Vbis

En matière d'obligation alimentaire, les termes «juge», «tribunal» et «juridiction» comprennent les autorités administratives danoises.

Article Vter

Dans les litiges entre le capitaine et un membre de l'équipage d'un navire de mer immatriculé au Danemark ou en Irlande, relatifs aux rémunérations ou aux autres conditions de service, les juridictions d'un Etat contractant doivent contrôler si l'agent diplomatique ou consulaire dont relève le navire a été informé du litige. Elles doivent surseoir à statuer aussi longtemps que cet agent n'a pas été informé. Elles doivent, même d'office, se dessaisir, si cet agent, dûment informé, a exercé les attributions que lui reconnaît en la matière une convention consulaire ou, à défaut d'une telle convention, a soulevé des objections sur la compétence dans le délai imparti.

Article Vquater

Lorsque, dans le cadre de l'article 69 paragraphe 5 de la Convention relative au brevet européen pour le Marché commun., signée à Luxembourg le 15 décembre 1975, les articles 52 et 53 de la présente Convention sont appliqués aux dispositions relatives à la «résidence», selon le texte anglais de la première Convention, le terme «résidence» employé dans ce texte est réputé avoir la même portée que le terme «domicile» figurant dans les articles 52 et 53 précités.

Article Vquinquies

Sans préjudice de la compétence de l'Office Européen des Brevets selon la Convention sur la délivrance de brevets européens, signée à Munich le 5 octobre 1973, les juridictions de chaque Etat contractant sont seules compétentes, sans considération de domicile, en matière d'inscription ou de validité d'un brevet européen délivré pour cet Etat et qui n'est pas un brevet communautaire en application des dispositions de l'article 86 de la Convention relative au brevet européen pour le Marché commun, signé à Luxembourg, le 15 décembre 1975.»

Titre IV. – Adaptations du Protocole de 1971

Article 30

L'article 1 du Protocole de 1971 est complété par l'alinéa suivant:

«La Cour de Justice des Communautés Européennes est également compétente pour statuer sur l'interprétation de la Convention relative à l'adhésion du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord à la Convention du 27 septembre 1968 ainsi qu'au présent Protocole.»

Article 31

L'article 2 point 1 du Protocole de 1971 est remplacé par les dispositions suivantes:

- «1. – en Belgique: la Cour de cassation – het Hof van Cassatie et le Conseil d'Etat – de Raad van State,
 – au Danemark: højesteret,
 – en République Fédérale d'Allemagne: die obersten Gerichtshöfe des Bundes,
 – en France: la Cour de Cassation et le Conseil d'Etat,
 – en Irlande: the Supreme Court,
 – en Italie: la Corte Suprema di Cassazione,
 – au Luxembourg: la Cour Supérieure de Justice siégeant comme Cour de Cassation,
 – aux Pays-Bas: de Hoge Raad,
 – au Royaume-Uni: the House of Lords et les juridictions saisies sur la base de l'article 37 deuxième alinéa ou de l'article 41 de la Convention;»

Article 32

L'article 6 du Protocole de 1971 est remplacé par les dispositions suivantes:

«Article 6

Le présent Protocole s'applique au territoire européen des Etats contractants, y compris le Groenland, aux départements et territoires français d'outre-mer ainsi qu'à Mayotte.

Le Royaume des Pays-Bas peut déclarer, au moment de la signature ou de la ratification du présent Protocole ou à tout moment ultérieur, par voie de notification au Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes, que le présent Protocole est applicable aux Antilles néerlandaises.

Par dérogation au premier alinéa, le présent Protocole ne s'applique pas:

- 1° – aux Iles Féroé, sauf déclaration contraire du Royaume de Danemark,
- 2° – aux territoires européens situés hors du Royaume-Uni et dont celui-ci assume les relations internationales, sauf déclaration contraire du Royaume-Uni pour un tel territoire.

Ces déclarations peuvent être faites à tout moment, par voie de notification du Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes.».

Article 33

L'article 10 sous d) du Protocole de 1971 est remplacé par les dispositions suivantes:

«d) les déclarations reçues en application de l'article 6.».

Titre V. – Dispositions transitoires

Article 34

1. La Convention de 1968 et le Protocole de 1971 modifiés par la présente Convention ne sont applicables qu'aux actions judiciaires intentées et aux actes authentiques reçus postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Convention dans l'Etat d'origine et, lorsque la reconnaissance ou l'exécution d'une décision ou d'un acte authentique est demandée, dans l'Etat requis.

2. Toutefois, dans les rapports entre les six Etats parties à la Convention de 1968, les décisions rendues après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention à la suite d'actions intentées avant cette date sont reconnues et exécutées conformément aux dispositions du titre III de la Convention de 1968 modifiée.

3. En outre, dans les rapports entre les six Etats parties à la Convention de 1968 et les trois Etats mentionnés à l'article 1 de la présente Convention, de même que dans les rapports entre ces trois derniers, les décisions rendues après la date d'entrée en vigueur de la présente Convention dans les rapports entre l'Etat d'origine et l'Etat requis à la suite d'actions intentées avant cette date sont reconnues et exécutées conformément aux dispositions du titre III de la Convention de 1968 modifiée, si la compétence était fondée sur des règles conformes aux dispositions du titre II modifié ou aux dispositions prévues par une convention qui était en vigueur entre l'Etat d'origine et l'Etat requis lorsque l'action a été intentée.

Article 35

Si, par un écrit antérieur à l'entrée en vigueur de la présente Convention, les parties en litige à propos d'un contrat étaient convenues d'appliquer à ce contrat le droit irlandais ou le droit d'une partie du Royaume-Uni, les tribunaux de l'Irlande ou de cette partie du Royaume-Uni conservent la faculté de connaître de ce litige.

Article 36

Pendant trois années suivant l'entrée en vigueur de la Convention de 1968 à l'égard respectivement du Royaume de Danemark et de l'Irlande, la compétence en matière maritime dans chacun de ces Etats est déterminée non seulement conformément aux dispositions de ladite Convention, mais également conformément aux points 1 à 6 ci-après. Toutefois, ces dispositions cesseront d'être applicables dans chacun de ces Etats au moment où la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, signée à Bruxelles le 10 mai 1952, sera en vigueur à son égard.

1. Une personne domiciliée sur le territoire d'un Etat contractant peut être atraite pour une créance maritime devant les tribunaux de l'un des Etats mentionnés ci-dessus lorsque le navire sur lequel porte la créance ou tout autre navire dont elle est propriétaire a fait l'objet d'une saisie judiciaire sur le territoire de ce dernier Etat pour garantir la créance, ou aurait pu y faire l'objet d'une saisie alors qu'une caution ou une autre sûreté a été donnée, dans les cas suivants:

- a) si le demandeur est domicilié sur le territoire de cet Etat;
- b) si la créance maritime est née dans cet Etat;
- c) si la créance maritime est née au cours d'un voyage pendant lequel la saisie a été faite ou aurait pu être faite;
- d) si la créance provient d'un abordage ou d'un dommage causé par un navire, par exécution ou omission d'une manoeuvre ou par inobservation des règlements, soit à un autre navire, soit aux choses ou personnes se trouvant à bord;
- e) si la créance est née d'une assistance ou d'un sauvetage;
- f) si la créance est garantie par une hypothèque maritime ou un mortgage sur le navire saisi.

2. Peut être saisi le navire auquel la créance maritime se rapporte ou tout autre navire appartenant à celui qui était, au moment où est née la créance maritime, propriétaire du navire auquel cette créance se rapporte. Toutefois, pour les créances prévues au point 5 o), p) ou q), seul le navire sur lequel porte la créance pourra être saisi.

3. Des navires seront réputés avoir le même propriétaire lorsque toutes les parts de propriété appartiennent à une même ou aux mêmes personnes.

4. En cas d'affrètement d'un navire avec remise de la gestion nautique, lorsque l'affréteur répond seul d'une créance maritime se rapportant au navire, celui-ci peut être saisi ou tout autre navire appartenant à cet affréteur, mais aucun autre navire appartenant au propriétaire ne peut être saisi en vertu de cette créance maritime. Il en est de même dans tous les cas où une personne autre que le propriétaire est tenu d'une créance maritime.

5. On entend par «créance maritime» l'allégation d'un droit ou d'une créance ayant l'une ou plusieurs des causes suivantes:

- a) dommages causés par un navire soit par abordage, soit autrement;
- b) pertes de vies humaines ou dommages corporels causés par un navire ou provenant de l'exploitation d'un navire;
- c) assistance et sauvetage;
- d) contrats relatifs à l'utilisation ou la location d'un navire par charte-partie ou autrement;
- e) contrats relatifs au transport des marchandises par un navire en vertu d'une charte-partie, d'un connaissement ou autrement;
- f) pertes ou dommages aux marchandises et bagages transportés par un navire;
- g) avarie commune;
- h) prêt à la grosse;
- i) remorquage;

- j) pilotage;
- k) fournitures, quel qu'en soit le lieu, de produits ou de matériel faites à un navire en vue de son exploitation ou de son entretien;
- l) construction, réparations, équipement d'un navire ou frais de cale;
- m) salaires des capitaine, officiers ou hommes d'équipage;
- n) débours du capitaine et ceux effectués par les chargeurs, les affréteurs et les agents pour le compte du navire ou de son propriétaire;
- o) la propriété contestée d'un navire;
- p) la copropriété contestée d'un navire ou sa possession, ou son exploitation, ou les droits aux produits d'exploitation d'un navire en copropriété;
- q) toute hypothèque maritime et tout mortgage.

6. Au Danemark, l'expression «saisie judiciaire» couvre, en ce qui concerne les créances maritimes visées aux points o) et p) ci-dessus, le «forbud» pour autant que cette procédure soit la seule admise en l'espèce par les articles 646 à 653 de la Loi sur la procédure civile (Lov om retsens pleje).

Titre VI. – Dispositions finales

Article 37

Le Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes remet aux Gouvernements du Royaume de Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord une copie certifiée conforme de la Convention de 1968 et du Protocole de 1971, en langue allemande, en langue française, en langue italienne et en langue néerlandaise.

Les textes de la Convention de 1968 et du Protocole de 1971, établis en langue anglaise, en langue danoise et en langue irlandaise sont annexés à la présente Convention. Les textes établis en langue anglaise, en langue danoise et en langue irlandaise font foi dans les mêmes conditions que les textes originaux de la Convention de 1968 et du Protocole de 1971.

Article 38

La présente Convention sera ratifiée par les Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes.

Article 39

La présente Convention entrera en vigueur, dans les rapports entre les Etats qui l'auront ratifiée, le premier jour du troisième mois suivant le dépôt du dernier instrument de ratification par les Etats membres originaires de la Communauté et un nouvel Etat membre.

Elle entrera en vigueur, pour chaque nouvel Etat membre ratifiant postérieurement, le premier jour du troisième mois suivant le dépôt de son instrument de ratification.

Article 40

Le Secrétaire général du Conseil des Communautés Européennes notifiera aux Etats signataires:

- a) le dépôt de tout instrument de ratification,
- b) les dates d'entrée en vigueur de la présente Convention pour les Etats contractants.

Article 41

La présente Convention, rédigée en un exemplaire unique, en langue allemande, en langue anglaise, en langue danoise, en langue française, en langue irlandaise, en langue italienne et en langue néerlandaise, les sept textes faisant également foi, sera déposée dans les archives du Secrétariat du Conseil des Communautés Européennes. Le Secrétaire général en remettra une copie certifiée conforme à chacun des Gouvernements des Etats signataires.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leurs signatures au bas de la présente convention.

Fait à Luxembourg, le neuf octobre mil neuf cent soixante-dix-huit.

Règlements communaux.

(Les mentions ci-après sont faites en vertu de l'article 4 de l'arrêté royal grand-ducal du 27 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois)

Berg. – Règlement-taxe sur l'enlèvement des ordures.

En séance du 3 novembre 1980 le Conseil communal de Berg a pris une délibération aux termes de laquelle ledit corps a nouvellement fixé, à partir de l'exercice 1981, la taxe annuelle à percevoir pour l'enlèvement des ordures.

Ladite délibération a été publiée en due forme et approuvée par arrêté grand-ducal du 6 juin 1981.

Ell. – Règlement-taxe sur l'enlèvement des ordures ménagères.

En séance du 7 mars 1981 le Conseil communal d'Ell a pris une délibération aux termes de laquelle ledit corps a nouvellement fixé, à partir du 1^o janvier 1981, les taxes à percevoir sur l'enlèvement des ordures ménagères.

Ladite délibération a été approuvée par arrêté grand-ducal du 23 avril 1981 et publiée en due forme.

Ettelbruck. – Règlement-taxes général, chapitre I: Abattoir.

En séance du 29 avril 1981 le Conseil communal d'Ettelbruck a pris une délibération aux termes de laquelle ledit corps a complété la rubrique A) Abattage du chapitre I: Abattoir du règlement-taxes général.

Ladite délibération a été approuvée par décision ministérielle du 5 juin 1981 et publiée en due forme.

(Les mentions ci-après sont faites en vertu de l'article 4 de l'arrêté royal grand-ducal du 22 octobre 1842 réglant le mode de publication des lois.)

Burmerange. – Règlement sur les bâtisses.

En séance du 24 avril 1981 le conseil communal de Burmerange a pris une délibération aux termes de laquelle ledit corps a édicté un règlement sur les bâtisses.

Ledit règlement a été publié en due forme et approuvé par Monsieur le Ministre de l'intérieur à la date du 22 juin 1981.