

MEMORIAL
Journal Officiel
du Grand-Duché de
Luxembourg



MEMORIAL
Amtsblatt
des Großherzogtums
Luxemburg

RECUEIL DE LEGISLATION

A—N° 30

21 avril 1994

Sommaire

Loi du 10 avril 1994 portant approbation de la Convention portant révision de la Convention portant création d'un Institut Universitaire Européen, faite à Florence, le 18 juin 1992	page 539
Loi du 10 avril 1994 portant approbation du Protocole, signé à Berne, le 20 décembre 1990, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980	544
Loi du 10 avril 1994 portant approbation du Cinquième Protocole additionnel à l'Accord Général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe, ouvert à la signature, à Strasbourg, le 18 juin 1990	551
Loi du 10 avril 1994 portant approbation de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), fait à Genève, le 1 ^{er} février 1991	552

Loi du 10 avril 1994 portant approbation de la Convention portant révision de la Convention portant création d'un Institut Universitaire Européen, faite à Florence, le 18 juin 1992.

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 9 mars 1994 et celle du Conseil d'Etat du 22 mars 1994 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvée la Convention portant révision de la Convention portant création d'un Institut Universitaire Européen, faite à Florence, le 18 juin 1992.

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

*Le Ministre des Affaires Etrangères,
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Jacques F. Poos*

Château de Berg, le 10 avril 1994.
Jean

*Le Ministre de l'Education Nationale,
et de la Recherche Scientifique,
Marc Fischbach*

**CONVENTION
PORTANT REVISION DE LA CONVENTION PORTANT CREATION
D'UN INSTITUT UNIVERSITAIRE EUROPEEN**

Sa Majesté le Roi des Belges,

Sa Majesté la Reine de Danemark,

Le Président de la République fédérale D'Allemagne,

Le Président de la République hellénique,

Sa Majesté le Roi d'Espagne,

Le Président de la République française,

Le Président d'Irlande,

Le Président de la République italienne,

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg,

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas,

Le Président de la République portugaise,

Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord,

Considérant que l'expérience acquise et les perspectives futures appellent une adaptation des structures administratives et académiques de l'Institut universitaire européen,

Ont décidé de réviser certaines dispositions de la convention portant création d'un Institut universitaire européen, et ont désigné à cet effet comme plénipotentiaires:

Sa Majesté le Roi des Belges,

André ONKELINX,
Ambassadeur du Royaume de Belgique à Rome:

Sa Majesté la Reine de Danemark,

Ellen HANSEN,
*Représentant du gouvernement au Conseil supérieur
de l'Institut universitaire européen:*

Le Président de La République fédérale d'Allemagne,

Konrad SEITZ,
Ambassadeur de la République fédérale d'Allemagne à Rome:

Le Président de la République hellénique,

George CONTOGIORGIS,
*Représentant du gouvernement au Conseil supérieur
de l'Institut universitaire européen;*

Sa Majesté le Roi d'Espagne,

Delfin COLOME,
Directeur général des relations culturelles et scientifiques;

Le Président de la République française,

André BAEYENS,
*Délégué auprès du directeur général des relations culturelles,
scientifiques et techniques;*

Le Président d'Irlande,

Sean NOLAN,
*Représentant du gouvernement au Conseil supérieur
de l'Institut universitaire européen;*

Le Président de la République italienne,

Bruno BOTTAI,
Secrétaire général du ministère des Affaires étrangères;

Son Altesse Royale le Grand-Duc de Luxembourg,

Nic MOSAR,
Ambassadeur du Grand-Duché de Luxembourg à Rome;

Sa Majesté la Reine des Pays-Bas,

W.L.C.H.M. VAN DEN BERG,
*Représentant du gouvernement au Conseil supérieur
de l'Institut universitaire européen;*

Le Président de la République portugaise,

Armando MARQUES GUEDES,
*Représentant du gouvernement au Conseil supérieur
de l'Institut universitaire européen;*

*Sa Majesté la Reine du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord,*

David Hugh COLVIN,
*Ministre de l'Ambassade du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord à Rome;*

Lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs, reconnus en bonne et due forme,

Sont convenus des dispositions qui suivent:

*

**DISPOSITIONS PORTANT REVISION DE LA CONVENTION
PORTANT CREATION D'UN INSTITUT UNIVERSITAIRE EUROPEEN**

Article 1

1. A l'article 2 paragraphe 1 alinéa 1, la troisième phrase est remplacée par le texte suivant:
„Ils tiennent compte du pluralisme culturel et linguistique de l'Europe et des relations avec les civilisations extraeuropéennes.”
2. A l'article 2 paragraphe 1, l'alinéa suivant est ajouté:
„Dans le cadre du programme général de ses activités scientifiques, l'Institut développe des programmes de recherche de caractère interdisciplinaire sur les principales questions avec lesquelles

est confrontée la société européenne contemporaine, et notamment sur les questions liées à la construction européenne.”

Article 2

1. A l'article 6 paragraphe 6, le point d) devient le point 1).
2. A l'article 6 paragraphe 6, les points suivants sont insérés:
 - „d) la création d'un conseil de recherche, dont il détermine après consultation du conseil académique, la structure et les attributions;
 - e) la création comme la suppression de centres interdisciplinaires internes à l'Institut, après consultation du conseil académique et du conseil de recherche;”.

Article 3

A l'article 7 paragraphe 2, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

„Il nomme les chefs de département, les directeurs de centre interdisciplinaire et les autres membres du corps enseignant, désignés conformément aux dispositions de l'article 9 paragraphe 5 sous e) et de l'article 9 paragraphe 2.”

Article 4

A l'article 7, le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

- „3. Le président de l'Institut est choisi par le conseil supérieur après consultation du conseil académique. Les modalités de coopération entre le conseil supérieur et le conseil académique en vue de préparer cette décision sont arrêtées par le conseil supérieur, statuant à l'unanimité, après avis du conseil académique.

Il est nommé pour cinq ans. Le conseil supérieur, statuant à l'unanimité, après avis du conseil académique, peut prolonger son mandat pour une période maximale de trois ans.

Les dispositions réglementaires prévues à l'article 6 paragraphe 5 sous a) déterminent les conditions dans lesquelles il peut être mis fin à son mandat, à son initiative ou à celle de l'Institut.”

Article 5

1. A l'article 9 les paragraphes 2 à 5 sont remplacés par le texte suivant:

- „2. Un comité exécutif, présidé par le président de l'Institut, assisté du secrétaire général et composé du président, des chefs de département, des directeurs des centres prévus à l'article 11 paragraphe 3, et d'un représentant des chercheurs, assiste le président à sa demande dans l'exécution des tâches de l'Institut.

Le comité exécutif prépare les travaux du conseil académique. Il désigne les membres du corps enseignant autres que ceux visés au paragraphe 5 sous e). Il établit la liste des membres des jurys d'admission et de fin d'études.

Il exerce les tâches particulières qui lui sont confiées par le conseil académique.

Il fait régulièrement rapport au conseil académique et au conseil supérieur des conditions dans lesquelles il a rempli ses missions.

3. Sont membres du conseil académique:

- a) le président de l'Institut;
- b) le secrétaire général de l'Institut qui participe aux travaux sans droit de vote;
- c) les chefs de département;
- d) les directeurs de centre interdisciplinaire;
- e) tout ou partie des professeurs attachés à l'Institut;
- f) tout ou partie des maîtres assistants attachés à l'Institut;
- g) des représentants des autres membres du corps enseignant;
- h) des représentants des chercheurs;
- i) des représentants des membres d'autres catégories participant au sein de l'Institut à l'accomplissement de ses missions.

Le conseil supérieur peut inviter à participer aux activités du conseil académique, dans les conditions qu'il détermine, des personnalités ressortissantes des Etats contractants et appartenant aux différentes catégories de la vie économique, sociale et culturelle, désignées en raison de leurs compétences.

4. Les dispositions réglementaires prévues à l'article 6 paragraphe 5 sous a) déterminent:
 - a) le nombre des membres du conseil académique représentant les catégories indiquées au paragraphe 3 sous e), f), g), h) et i) ainsi que les modalités de leur désignation et la durée de leur mandat;
 - b) les règles de majorité applicables au sein du conseil académique;
 - c) les règles régissant le fonctionnement du comité exécutif.
 5. Le conseil académique:
 - a) approuve les programmes d'études des départements et, après consultation du conseil de recherche, leurs programmes de recherches;
 - b) approuve, après consultation du conseil de recherche, les programmes de recherche des centres interdisciplinaires;
 - c) participe à l'élaboration du projet de budget annuel ainsi que du projet de prévisions financières triennales;
 - d) prend les dispositions d'exécution en matière de recherche et d'enseignement qui ne relèvent pas de la compétence des autres organes de l'Institut;
 - e) siégeant en formation restreinte, réservée aux seuls enseignants dont la qualité est au moins égale à celle des personnes concernées, désigne les chefs de département, les directeurs de centre interdisciplinaire, les professeurs et les maîtres assistants appelés à faire partie à temps plein du corps enseignant de l'Institut;
 - f) détermine les conditions dans lesquelles sont attribués les titres et certificats prévus à l'article 14;
 - g) examine le projet de rapport d'activité établi par le président de l'Institut et soumis au conseil supérieur."
2. A l'article 9, le paragraphe 7 est supprimé.

Article 6

A l'article 10, les mots „et au sein desquels sont regroupés des séminaires” sont supprimés.

Article 7

A l'article 11, le paragraphe suivant est ajouté:

- „3. L'Institut peut, en tenant compte des départements mis en place à l'Institut, comporter un ou plusieurs centres d'études et de recherches interdisciplinaires. La création, comme la suppression, d'un tel centre, de même que sa mission, ses structures spécifiques et les conditions générales de son fonctionnement, sont décidées par le conseil supérieur statuant à la majorité qualifiée après consultation du conseil académique du conseil de recherche."

Article 8

A l'article 12 paragraphe 2 deuxième alinéa, le mot „assistants” est remplacé par les mots „maîtres assistants”.

Article 9

1. A l'article 14 paragraphe 1, les mots „paragraphe 3” sont remplacés par les mots „paragraphe 4”.
2. A l'article 14, le paragraphe suivant est inséré:
 - „2. L'Institut est également habilité à décerner un titre d'un niveau inférieur au doctorat aux chercheurs qui ont accompli au moins une année d'études à l'Institut et ont satisfait aux conditions spécifiques pour ce titre arrêtées en application du paragraphe 4."
3. A l'article 14, le paragraphe 2 devient le paragraphe 3, et est rédigé comme suit:
 - „3. A leur départ de l'Institut, les chercheurs de l'Institut auxquels n'a pas été décerné l'un des titres visés aux paragraphes 1 et 2 reçoivent de l'Institut, à leur demande, un certificat attestant des études et recherches qu'ils ont entreprises à l'Institut."
4. A l'article 14, le paragraphe 3 devient le paragraphe 4 et les mots „du titre” y sont remplacés par les mots „des titres”.

Article 10

A l'article 15, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- „1. Le corps enseignant est composé des chefs de département, des directeurs de centre interdisciplinaire, des professeurs, des maîtres assistants et des autres enseignants."

Article 11

A l'article 23 paragraphe 1, l'alinéa 1 est remplacé par le texte suivant:

„I. Le conseil supérieur nomme deux vérificateurs de nationalité différente pour une période de quatre ans.
Le mandat de ces vérificateurs n'est pas renouvelable.”

*

DISPOSITIONS TRANSITOIRES ET FINALES

Article 12

Le conseil supérieur peut porter de trois ans à quatre ans la durée du mandat des vérificateurs aux comptes en fonctions lors de l'entrée en vigueur de la présente convention.

Article 13

La convention est soumise à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation, en conformité avec les dispositions constitutionnelles des Etats contractants.

Elle entre en vigueur le premier jour du mois suivant la date de réception de la dernière notification de l'accomplissement de ces formalités par le gouvernement de la République italienne.

La convention, rédigée en un exemplaire unique en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, française, grecque, irlandaise, italienne, néerlandaise et portugaise, les dix textes faisant foi, est déposée dans les archives du gouvernement de la République italienne, qui en remettra une copie certifiée conforme à chacun des gouvernements des autres Etats signataires.

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

FAIT à Florence, le dix-huit juin mil neuf cent quatre-vingt-douze et le dix-sept septembre mil neuf cent quatre-vingt-douze.

Loi du 10 avril 1994 portant approbation du Protocole, signé à Berne, le 20 décembre 1990, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

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 10 mars 1994 et celle du Conseil d'Etat du 22 mars 1994 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé le Protocole, signé à Berne, le 20 décembre 1990, portant modification de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980.

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

*Le Ministre des Affaires Etrangères
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Jacques F. Poos
Le Ministre des Transports,
Robert Goebbels*

Château de Berg, le 10 avril 1994.
Jean

PROTOCOLE 1990
PORTANT MODIFICATION DE LA CONVENTION RELATIVE AUX
TRANSPORTS INTERNATIONAUX FERROVIAIRES (COTIF)
du 9 mai 1980

En application des articles 6 et 19, §2 de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), signée à Berne, le 9 mai 1980, la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) s'est tenue à Berne du 17 au 20 décembre 1990.

Considérant la nécessité d'amender les dispositions de la COTIF pour les adapter aux besoins nouveaux de la communauté internationale et des transports internationaux ferroviaires, les Parties contractantes sont convenues de ce qui suit:

*

MODIFICATIONS DECIDEES PAR L'ASSEMBLEE GENERALE

Article I

Modifications relatives à la Convention proprement dite

1) *Article 2* COTIF

Compléter le texte du §2 par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

„Sont assimilés aux transports effectués sur une ligne, au sens de l'alinéa précédent, les autres transports internes, effectués sous la responsabilité du chemin de fer, en complément du transport ferroviaire.”

2) *Article 3* COTIF

Modifier le texte du §2 comme suit:

„§2 Les lignes visées à l'article 2, §1, et §2, alinéa premier, sur lesquelles ... “

Préciser l'alinéa premier du §3 de la manière suivante:

„§3 Les entreprises dont relèvent les lignes visées à l'article 2, §2, alinéa premier, inscrites sur...”

3) *Article 4* COTIF

Compléter le texte comme suit:

„Dans les textes ci-après, l'expression „Convention” couvre la Convention proprement dite, le Protocole visé à l'article premier, §2, alinéa 2, le Mandat additionnel pour la vérification des comptes et les Appendices A et B, y compris leurs Annexes, visés à l'article 3, §§ 1 et 4.”

4) *Article 7* COTIF

Modifier le texte du §1, alinéa premier comme suit:

„§1 Le Comité administratif se compose des représentants de douze Etats membres.”

Supprimer dans la première phrase de l'alinéa 2 du §1, les mots:

„... et assume la présidence du Comité”

Compléter le texte du §2, lettre a) comme suit:

„a) établit son règlement intérieur et désigne à la majorité des deux tiers l'Etat membre qui en assume la présidence pour chaque période quinquennale;”

Compléter le texte du §2, lettre d) par un nouvel alinéa 2 de la teneur suivante:

„le directeur général et le vice-directeur général sont nommés pour une période de cinq ans, renouvelable;”

5) *Article 11* COTIF

Remplacer le texte du §7 par ce qui suit:

„§7 La vérification des comptes est effectuée par le Gouvernement suisse, selon les règles fixées dans le Mandat additionnel annexé à la Convention proprement dite et, sous réserve de toutes directives spéciales du Comité administratif, en conformité avec les dispositions du Règlement financier et comptable de l'Organisation.”

6) *Article 19* COTIF

Compléter le texte du §3 par une nouvelle lettre a) de la teneur suivante:

„a) Mandat additionnel pour la vérification des comptes; “

Les lettres a) et b) deviennent respectivement les lettres b) et c).

Après le Protocole sur les privilèges et immunités de l’OTIF, est insérée l’Annexe suivante:

„Mandat additionnel pour la vérification des comptes

1. Le Vérificateur vérifie les comptes de l’Organisation, y compris tous les fonds fiduciaires et comptes spéciaux, comme il le juge nécessaire pour s’assurer:
 - a) que les états financiers sont conformes aux livres et écritures de l’Organisation;
 - b) que les opérations financières dont les états rendent compte ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l’Organisation;
 - c) que les valeurs et le numéraire déposés en banque ou en caisse ont été soit vérifiés grâce à des certificats directement reçus des dépositaires de l’Organisation, soit effectivement comptés;
 - d) que les contrôles intérieurs, y compris la vérification intérieure des comptes, sont adéquats;
 - e) que tous les éléments de l’actif et du passif ainsi que tous les excédents et déficits ont été comptabilisés selon des procédures qu’il juge satisfaisantes.
2. Le Vérificateur est seul compétent pour accepter en tout ou en partie les attestations et justifications fournies par le directeur général. S’il le juge opportun, il peut procéder à l’examen et à la vérification détaillée de toute pièce comptable relative soit aux opérations financières, soit aux fournitures et au matériel.
3. Le Vérificateur a librement accès, à tout moment, à tous les livres, écritures, documents comptables et autres informations dont il estime avoir besoin.
4. Le Vérificateur n’est pas compétent pour rejeter telle ou telle rubrique des comptes, mais il attire immédiatement l’attention du directeur général sur toute opération dont la régularité ou l’opportunité lui paraît discutable, pour que ce dernier prenne les mesures voulues.
5. Le Vérificateur présente et signe une attestation sur les états financiers dans les termes suivants: „J’ai examiné les états financiers de l’Organisation pour l’exercice financier qui s’est terminé le 31 décembre Mon examen a comporté une analyse générale des méthodes comptables et le contrôle des pièces comptables et d’autres justificatifs qui m’a paru nécessaire dans la circonstance.” Cette attestation indique, selon le cas, que:
 - a) les états financiers reflètent de façon satisfaisante la situation financière à la date d’expiration de la période considérée ainsi que les résultats des opérations menées durant la période qui s’est achevée à cette date;
 - b) les états financiers ont été établis conformément aux principes comptables mentionnés;
 - c) les principes financiers ont été appliqués selon des modalités qui concordent avec celles adoptées pendant l’exercice financier précédent;
 - d) les opérations financières ont été menées en conformité avec les règles et les règlements, les dispositions budgétaires et les autres directives de l’Organisation.
6. Dans son rapport sur les opérations financières, le Vérificateur mentionne:
 - a) la nature et l’étendue de la vérification à laquelle il a procédé;
 - b) les éléments qui ont un lien avec le caractère complet ou l’exactitude des comptes, y compris le cas échéant:
 - 1° les informations nécessaires à l’interprétation et à l’appréciation correctes des comptes;
 - 2° toute somme qui aurait dû être perçue mais qui n’a pas été passée en compte;
 - 3° toute somme qui a fait l’objet d’un engagement de dépense régulier ou conditionnel et qui n’a pas été comptabilisée ou dont il n’a pas été tenu compte dans les états financiers;
 - 4° les dépenses à l’appui desquelles il n’est pas produit de pièces justificatives suffisantes;
 - 5° le point de savoir s’il est tenu des livres de comptes en bonne et due forme. Il y a lieu de relever les cas où la présentation matérielle des états financiers s’écarte des principes comptables généralement reconnus et constamment appliqués;
 - c) les autres questions sur lesquelles il y a lieu d’appeler l’attention du Comité administratif, par exemple:

- 1° les cas de fraude ou de présomption de fraude;
 - 2° le gaspillage ou l'utilisation irrégulière de fonds ou d'autres avoirs de l'Organisation (quand bien même les comptes relatifs à l'opération effectuée seraient en règle);
 - 3° les dépenses risquant d'entraîner ultérieurement des frais considérables pour l'Organisation;
 - 4° tout vice, général ou particulier, du système de contrôle des recettes et des dépenses ou des fournitures et du matériel;
 - 5° les dépenses non conformes aux intentions du Comité administratif, compte tenu des virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 6° les dépassements de crédits, compte tenu des modifications résultant de virements dûment autorisés à l'intérieur du budget;
 - 7° les dépenses non conformes aux autorisations qui les régissent;
- d) l'exactitude ou l'inexactitude des comptes relatifs aux fournitures et au matériel, établie d'après l'inventaire et l'examen des livres.

En outre, le rapport peut faire état d'opérations qui ont été comptabilisées au cours d'un exercice antérieur et au sujet desquelles de nouvelles informations ont été obtenues ou d'opérations qui doivent être faites au cours d'un exercice ultérieur et au sujet desquelles il semble souhaitable d'informer le Comité administratif par avance.

- 7. Le Vérificateur ne doit en aucun cas faire figurer de critiques ~ dans son rapport sans donner préalablement au directeur général une possibilité adéquate de s'expliquer.
- 8. Le Vérificateur communique au Comité administratif et au directeur général les constatations faites en raison de la vérification. Il peut, en outre, présenter tout commentaire qu'il juge approprié au sujet du rapport financier du directeur général.
- 9. Dans la mesure où le Vérificateur a procédé à une vérification sommaire ou n'a pu obtenir de justifications suffisantes, il doit le mentionner dans son attestation et son rapport, en précisant les raisons de ses observations ainsi que les conséquences qui en résultent pour la situation financière et les opérations financières comptabilisées."

Article II

Modifications relatives aux Règles uniformes CIV

1) *Article premier CIV*

Modifier le texte du § 1 comme suit:

„§1 Sous réserve des exceptions prévues aux articles 2, 3 et 33, les Règles uniformes s'appliquent à tous les transports de voyageurs et de bagages y compris de véhicules automobiles, effectués avec des titres de transport internationaux établis pour un parcours empruntant les territoires d'au moins deux Etats et comprenant exclusivement des lignes inscrites sur la liste prévue aux articles 3 et 10 de la Convention, ainsi que le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, §2, alinéa 2 de la Convention.

Les Règles uniformes s'appliquent également, en ce qui concerne la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs, aux personnes qui accompagnent un envoi dont le transport est effectué conformément aux Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CM).”

2) *Article 14 CIV*

Compléter le texte du § 1 par la phrase suivante:

„§1 ... Pour le transport des véhicules automobiles, le chemin de fer peut prévoir que les voyageurs demeurent dans le véhicule automobile durant le transport.”

3) *Article 17 CIV*

Modifier le texte actuel du §2 et le compléter par un nouvel alinéa 2 comme suit:

„§2 Les tarifs internationaux peuvent admettre sous certaines conditions, comme bagages, des animaux et des objets non visés au §1, ainsi que des véhicules automobiles remis au transport avec ou sans remorque.

Les conditions de transport des véhicules automobiles précisent en particulier les conditions d'admission au transport, d'enregistrement, de chargement et de transport, la forme et le contenu du document de transport qui doit porter le sigle CIV, les conditions de déchargement et de livraison, ainsi que les obligations du conducteur en ce qui concerne son véhicule, le chargement et le déchargement.”

4) *Article 41 CIV*

Modifier le titre: „Véhicules automobiles”

Modifier le texte du § 1 comme suit:

„§1 En cas de retard dans le chargement pour une cause imputable au chemin de fer ou de retard à la livraison d’un véhicule automobile, le chemin de fer doit payer, lorsque l’ayant droit prouve qu’un dommage en est résulté, une indemnité dont le montant ne peut excéder le prix de transport du véhicule.”

Modifier le texte du §3 comme suit:

„§3 En cas de perte totale ou partielle du véhicule, l’indemnité à payer à l’ayant droit pour le dommage prouvé est calculée d’après la valeur usuelle du véhicule et ne peut excéder 8000 unités de compte.”

Modifier le texte du §4 comme suit:

„§4 En ce qui concerne les objets placés dans le véhicule, le chemin de fer n’est responsable que du dommage causé par sa faute. L’indemnité totale à payer ne peut excéder 1000 unités de comptes.

Le chemin de fer ne répond des objets placés à l’extérieur du véhicule qu’en cas de dol.”

Prendre sous le §5, la seconde phrase du §3 actuel:

„§5 Une remorque avec ou sans chargement est considérée comme un véhicule.”

Prendre sous un §6 nouveau, le texte du §5 actuel, en le modifiant légèrement:

„§6 Les autres dispositions concernant la responsabilité pour les bagages sont applicables au transport des véhicules automobiles.”

5) *Article 42 CIV*

Modifier le titre comme suit:

„Déchéance du droit d’invoquer les limites de responsabilité”

Modifier le texte de l’alinéa premier comme suit:

„Les dispositions des articles 30, 31 et 38 à 41 des Règles uniformes ou celles prévues par le droit national, qui limitent les indemnités à un montant déterminé ne s’appliquent pas, s’il est prouvé que le dommage résulte d’un acte ou d’une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l’intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résultera probablement.”

Supprimer le texte de l’alinéa 2.

6) *Article 43 CIV*

Compléter le titre comme suit:

„Conversion et intérêts de l’indemnité”

Ajouter un nouveau § premier de la teneur suivante:

„§1 Lorsque le calcul de l’indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d’après le cours au jour et lieu du paiement de l’indemnité.”

Les §§1, 2, 3 et 4 deviennent respectivement les §§2, 3, 4 et 5.

7) *Article 53 CIV*

Modifier le texte de l’alinéa premier du §1 comme suit:

„§1 Toute action de l’ayant droit fondée sur la responsabilité du chemin de fer en cas de mort et de blessures de voyageurs est éteinte s’il ne signale pas l’accident survenu au voyageur, dans les six mois à compter de la connaissance du dommage, à l’un des chemins de fer auxquels une réclamation peut être présentée selon l’article 49, §1 .”

8) *Article 55 CIV*

Compléter le texte du §2, alinéa 2 comme suit:

„Toutefois, la prescription est de deux ans s’il s’agit d’une action fondée sur un dommage résultant d’un acte ou d’une omission commis, soit avec l’intention de provoquer un tel dommage, soit témérement et avec conscience qu’un tel dommage en résultera probablement.”

Supprimer les lettres a) et b).

Article III

Modifications relatives aux Règles uniformes CIM

1) *Article premier CIM*

Compléter la fin du texte du § 1 comme suit:

„§1 Sous réserve ... de la Convention, ainsi que, le cas échéant, aux transports assimilés conformément à l'article 2, §2, alinéa 2 de la Convention.”

2) *Article 18 CIM*

Simplifier le texte de la manière suivante:

„L'expéditeur est responsable de l'exactitude des inscriptions portées par ses soins sur la lettre de voiture. Il supporte toutes les conséquences résultant du fait que ces inscriptions seraient irrégulières, inexactes, incomplètes ou portées ailleurs qu'à la place réservée à chacune d'elles.”

Supprimer la dernière phrase.

3) *Article 40 CIM*

Au §2, supprimer les termes suivants:

„, sous réserve de la limitation prévue à l'article 45.”

Supprimer le §4.

4) *Article 43 CIM*

Modifier le texte du § 1 comme suit:

„§1 Si un dommage, y compris une avarie, résulte du dépassement du délai de livraison, le chemin de fer doit payer une indemnité qui ne peut excéder le quadruple du prix de transport.”

5) *Article 44 CIM*

Modifier le titre comme suit:

„Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité”

Modifier le texte de l'alinéa premier comme suit:

„Les limites de responsabilité prévues aux articles 25, 26, 30, 32, 33, 40, 42, 43, 45 et 46 ne s'appliquent pas, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission que le chemin de fer a commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement.”

Supprimer le texte de l'alinéa 2.

6) *Article 47 CIM*

Modifier le titre comme suit:

„Conversion et intérêts de l'indemnité”

Compléter l'article 47 par un nouveau § premier libellé comme suit:

„§1 Lorsque le calcul de l'indemnité implique la conversion des sommes exprimées en unités monétaires étrangères, celle-ci est faite d'après le cours aux jour et lieu du paiement de l'indemnité.”

Les §§1, 2 et 3 deviennent les §§2, 3 et 4.

7) *Article 58 CIM*

Compléter le texte du § 1, lettre c) comme suit:

„c) fondée sur un dommage résultant d'un acte ou d'une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résultera probablement;”

Supprimer le texte du § 1, lettre d).

Le lettre e) devient la lettre d).

DISPOSITIONS FINALES

Article IV

Signature, ratification, acceptation, approbation

- §1 Le présent Protocole demeure ouvert à Berne, auprès du Gouvernement suisse, Gouvernement dépositaire, jusqu'au 30 juin 1991, à la signature des Etats qui ont été invités à la deuxième Assemblée générale de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF).
- §2 Conformément aux dispositions de l'article 20, §1 de la COTIF, le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation; les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation sont déposés le plus tôt possible auprès du Gouvernement dépositaire.

Article V

Entrée en vigueur

Les décisions contenues dans le présent Protocole entrent en vigueur le premier jour du douzième mois suivant celui au cours duquel le Gouvernement dépositaire aura notifié aux Etats membres le dépôt de l'instrument par lequel sont remplies les conditions de l'article 20, §2 de la COTIF.

Article VI

Adhésion

Les Etats qui, invités à la deuxième Assemblée générale de POTIF, n'ont pas signé le présent Protocole dans le délai prévu à l'article IV, § 1, peuvent y adhérer en déposant un instrument d'adhésion auprès du Gouvernement dépositaire.

Article VII

Rapport entre la COTIF et le Protocole

Seuls les Etats parties à la COTIF peuvent devenir Parties au présent Protocole.

Article VIII

Textes du Protocole

Le présent Protocole est conclu et signé en langue française.

Au texte français sont jointes des traductions officielles en langues allemande, anglaise, arabe, italienne et néerlandaise.

Seul le texte français fait foi.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Protocole.

FAIT à Berne, le vingt décembre mil neuf cent quatre-vingt-dix, en un seul exemplaire original en langue française, qui reste déposé dans les Archives de la Confédération suisse. Une copie certifiée conforme en sera remise à chacun des Etats parties.

Loi du 10 avril 1994 portant approbation du Cinquième Protocole additionnel à l'Accord Général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe, ouvert à la signature, à Strasbourg, le 18 juin 1990.

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 9 mars 1994 et celle du Conseil d'Etat du 22 mars 1994 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote;

Avons ordonné et ordonnons:

Article unique. Est approuvé le Cinquième Protocole additionnel à l'Accord Général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe, ouvert à la signature, à Strasbourg, le 18 juin 1990.

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

*Le Ministre des Affaires Etrangères
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Jacques F. Poos*

Château de Berg, le 10 avril 1994.
Jean

Doc. parl. n° 3854; sess. ord. 1993-1994.

**CINQUIEME PROTOCOLE ADDITIONNEL
A L'ACCORD GENERAL SUR LES PRIVILEGES ET IMMUNITIES
DU CONSEIL DE L'EUROPE**

Les Etats membres du Conseil de l'Europe, signataires du présent Protocole,

Considérant qu'aux termes de l'article 59 de la Convention de sauvegarde des Droits de l'Homme et des Libertés fondamentales (ci-après dénommée „la Convention”), signée à Rome le 4 novembre 1950, les membres de la Commission européenne des Droits de l'Homme (ci-après dénommée „la Commission”) et de la Cour européenne des Droits de l'Homme (ci-après dénommée „la Cour”) jouissent, pendant l'exercice de leurs fonctions, des privilèges et immunités prévus à l'article 40 du Statut du Conseil de l'Europe et dans les accords conclus en vertu de cet article;

Rappelant que lesdits privilèges et immunités ont été définis et précisés dans les deuxième et quatrième Protocoles additionnels, signés à Paris respectivement le 15 décembre 1956 et le 16 décembre 1961, à l'Accord général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe, signé à Paris le 2 septembre 1949;

Considérant qu'il importe, à la lumière des changements intervenus dans le fonctionnement du mécanisme de contrôle de la Convention, de compléter l'Accord général par un autre Protocole,

Sont convenus de ce qui suit:

Article 1er

1. Les membres de la Commission et les membres de la Cour sont exonérés de tout impôt sur les traitements, émoluments et indemnités qui leur sont versés par le Conseil de l'Europe.
2. L'expression „membres de la Commission et membres de la Cour” comprend les membres qui, une fois remplacés, continuent de connaître des affaires dont ils sont déjà saisis ainsi que tout juge ad hoc désigné en vertu des dispositions de la Convention.

Article 2

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature des Etats membres du Conseil de l'Europe qui peuvent exprimer leur consentement à être liés par:
 - a. signature sans réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, ou
 - b. signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

2. Aucun Etat membre du Conseil de l'Europe ne pourra signer sans réserve de ratification, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole s'il n'a déjà ratifié, ou s'il ne ratifie en même temps, l'Accord général sur les privilèges et immunités du Conseil de l'Europe.

3. Les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés près le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe.

Article 3

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de trois mois après la date à laquelle trois Etats membres du Conseil de l'Europe auront exprimé leur consentement à être liés par le Protocole conformément aux dispositions de l'article 2.

2. Pour tout Etat membre qui exprimera ultérieurement son consentement à être lié par le Protocole, celui-ci entrera en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'un délai de trois mois après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation.

Article 4

En attendant l'entrée en vigueur du présent Protocole dans les conditions prévues aux paragraphes 1 et 2 de l'article 3, les Signataires conviennent de mettre, à titre provisoire, le Protocole en application à la date de la signature, dans la mesure compatible avec leurs règles constitutionnelles respectives.

Article 5

Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe notifiera aux Etats membres du Conseil:

- a. toute signature;
- b. le dépôt de tout instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
- c. toute date d'entrée en vigueur du présent Protocole conformément à l'article 3;
- d. tout autre acte, notification ou communication ayant trait au présent Protocole.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Strasbourg, le 18 juin 1990, en français et en anglais, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire qui sera déposé dans les archives du Conseil de l'Europe. Le Secrétaire Général du Conseil de l'Europe en communiquera copie certifiée conforme à chacun des Etats membres du Conseil de l'Europe.

Loi du 10 avril 1994 portant approbation de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), fait à Genève, le 1^{er} février 1991.

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 10 mars 1994 et celle du Conseil d'Etat du 22 mars 1994 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 lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), fait à Genève, le 1^{er} février 1991.

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

*Le Ministre des Affaires Etrangères
du Commerce Extérieur
et de la Coopération,
Jacques F. Poos
Le Ministre des Transports,
Robert Goebbels*

Château de Berg, le 10 avril 1994.
Jean

**ACCORD EUROPEEN
SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL
COMBINE ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)**

Les parties contractantes,

Désireuses de faciliter le transport international des marchandises,

Sachant que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

Conscientes des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,

Soulignant l'importance du rôle du transport combiné pour ce qui est d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et en particulier sur le trafic transalpin, ainsi que de limiter les atteintes à l'environnement,

Convaincues qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international,

Sont convenues de ce qui suit:

Chapitre I.- Généralités

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Accord:

- a) L'expression „transport combiné” désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;
- b) L'expression „réseau de grandes lignes de transport international combiné” désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné:
 - i) Si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);
 - ii) Si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
 - iii) S'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii));
- c) L'expression „installations connexes” désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné.

Article 2

Désignation du réseau

Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes ci-après dénommé „réseau de transport international combiné” qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Accord.

Article 3

Caractéristiques techniques du réseau

Les lignes de chemin de fer du réseau de transport international combiné seront conformes aux caractéristiques énoncées à l'annexe III au présent Accord ou seront alignées sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux.

Article 4

Objectifs opérationnels

Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

Article 5

Annexes

Les annexes au présent Accord font partie intégrante dudit Accord. Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 12.

Chapitre II.– Dispositions finales

Article 6

Désignation du dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

Article 7

Signature

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1er avril 1991 au 31 mars 1992.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 8

Ratification, acceptation ou approbation

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 7.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

Adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1er avril 1991.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 10

Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.
2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 11

Limites à l'application de l'Accord

1. 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.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

Article 12

Règlement des différends

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'un 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 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 13

Réserves

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

Article 14

Procédure d'amendement du présent accord

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la 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 de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 15

Procédure d'amendement des annexes I et II

1. Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressée n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

Article 16

Procédure d'amendement des annexes III et IV

1. Les annexes III et IV du présent Accord pourront être amendées conformément à la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la 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 de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties contractantes ont noté leur objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

6. Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 17

Clause de sauvegarde

Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre entre eux en application de certains traités multilatéraux tels que le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne.

Article 18

Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

Article 19

Extinction

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le huitième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante.

Article 20

Notifications et communications du dépositaire

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

Article 21

Textes authentiques

L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

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

FAIT à Genève, le premier février mil neuf cent quatre-vingt-onze.

ANNEXES

ANNEXE I

Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

1) Portugal*

- C-E 05 (Fuentes de Ofiuro-) Vilar Formose-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto
- C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

2) Espagne*

- C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
- C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos- Avila -Madrid
Aranda de Duero
- C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
- C 90/1 Valencia-Barcelona

3) Irlande*

- C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

4) Royaume-Uni*

- C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-London
Carlisle
Folkstone-Dover (-Calais)
- C 03/1 London-Cardiff
- C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds
- C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

5) France*

- C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
- C-E 07) Paris-Toulouse
- C 07 Paris-Toulouse
- C-E 15 (Ouévy-) Feignies -Aulnoye-Paris -Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
(Erauelinnes-) Jeumont Le Creuset
- C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Cumont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
(-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon
- C 25 Thionville-Apach (-Perl)
- C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
- C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes
- C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
- C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
- C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culez-Modane (-Torino)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 563.

- C-E 700 Lyon-Ambérieu
 C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

6) Pays-Bas*

- C-E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam Roosendaal (-Antwerpen)
 C-E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
 C 10/1 Utrecht-Amersfoort-Hengelo (-Bad Bentheim)
 C-E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
 C 16 Rotterdam-Tilburg-Venlo (-Köln)

7) Belgique*

- C-E 10) (Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 C-E 20)
 C 20 (Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
 C-E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
 C 15 (Jeumont-) Erquelines-Charleroi
 C-E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge

8) Luxembourg*

- C-E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)

9) Allemagne*

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
 C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf
Düsseldorf-Neuss
 Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 C-E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
 Mannheim
 Freilassing (-Salzburg)
 C-E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München
 (-Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck
 C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
 C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk- Berlin/Seddin-
 C-E 61) Neustrelitz
 Dresden-Bad Schandau (-Decin)
 C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-
 Lübeck (-Hanko)
 C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
 C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
 C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-
 Frankfurt (O) (-Kunowice)
 C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
 C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 563.

- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)

10) Suisse*

- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- (Luino)
Chiasso (-Milano)
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

11) Italie*

- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Villa S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bad-Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova
- C-E 90 (Menton-), Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
- C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

12) Norvège*

- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

13) Suède*

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (-Travemünde)
- C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
- C-E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- C-E 61)
- C 55 Hallsberg-Göteborg
- C-E 59 Malmö Ystad (-Szczecin)
- C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

14) Danemark*

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rodby (-Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København
- C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 563.

15) Autriche*

- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
 C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 C-E 551 (Horní-Dvoriště-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)
 Schwarzach St. Veit
 -Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sonron)

16) Pologne*

- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
 C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
 C-E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
 (-Petrovice U. Karviné)
 C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
 C-E 20 (Frankfurt (O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-Terespol (-Brest)
Skierniewice
 C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl-Medyka (-Mostiska)

17) République fédérative tchèque et slovaque*

- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
 C-E 551 Praha-Horní Dvoriště (-Summerau)
 C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova
 C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno (-Komárom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
 C-E 63 Zilina-Bratislava
 C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardsthal)
 C 65 (Zawidow-) Frydlant-Tumov-Praha
 C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranice na Morave-Ostrava-
 Puchov
 Zilina-Poprad Tatry-Kosice- (-Cop)-Cierna nad Tisou
 C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)

18) Hongrie*

- C-E 61 (Bratislava-Komarno-)-Komárom-Budapest
Hegyeshalom
 C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
 C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
 C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
 C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (-Cop)
Sopron
 C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
 C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 563.

19) Yougoslavie*

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
 C-E 67 (Speilfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
 C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
 C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
 C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Nis -Skopje-Gevgelio (-Idomeni)
 Kraljevo
 C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad
 (-Dragoman)

20) Grèce*

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

21) Roumanie*

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
 C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 C-E 562 Bucuresti-Constanta

22) Bulgarie*

- C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
 C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija
 C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
 C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
 C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas
 C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)

23) Finlande*

- C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
 C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

24) Union des Républiques socialistes soviétiques*

- C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 C-E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
 C-E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva

25) Turquie*

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi (Iran)]
 Bandirma-Anmara
 C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi (Iran)]
 C-E 704 Ankara -Nusaybin- [Kamishli (Syria)-
 Mersin-Adana-Iskenderun
 Tel Kotchet (Iraq)]

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 561

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

„C-E” indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985.

„C” indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne „C” sont identiques à ceux de la ligne E la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série.

Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les Etats sont ou non Parties contractantes à l'AGC ou ont l'intention de le devenir.

** Symboles utilisés*

- () = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye-)].
- = Autres itinéraires (notamment Avila).
(Aranda de Duero)
- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).
- ==== = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

ANNEXE II

Installations importantes pour le transport international combiné

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

AUTRICHE

Graz-Messendorf
 Linz
 Salzburg
 Villach-Fümitz
 Wels
 Wien

BELGIQUE

Antwerpen
 Bressoux (Liège)
 Bruxelles
 Châtelet
 Lauwe LAR
 Zeebrugge

BULGARIE

Burgas
 Dimitrograd Sever
 Gorna Oriahovitza
 Filipovo
 Ruse
 Sofija
 Stara Zagora
 Varna

REPUBLIQUE FEDERATIVE TCHEQUE ET SLOVAQUE

Bratislava
 Brno
 Ceske Budejovice
 Cheb
 Cierna n. Tisou

Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha
Zizkov
Prerov
Zilina

DANEMARK

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

FINLANDE

Helsinki-Pasila

FRANCE

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St.Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pompadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

ALLEMAGNE

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingolstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig

Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langfeld

GRECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HONGRIE

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRLANDE

Dublin-North Wall

ITALIE

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto-Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli-Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E.

LUXEMBOURG

Bettembourg

PAYS-BAS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORVEGE

Oslo-Alnabru

POLOGNE

Gdänsk
Gdynia

Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROUMANIE

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

ESPAGNE

Algeciras
Barcelona
Iron
Madrid
Port-Bau
Tarragona
Valencia (-Silla)

SUEDE

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Arsta

SUISSE

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

TURQUIE

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNION DES RÉPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIÉTIQUES

Brest
Cop
Kiev
Moskva-Lvov

ROYAUME-UNI

Belfast
 Birmingham
 Bristol
 Cardiff
 Cleveland
 Coatbridge (Glasgow)
 Glasgow
 Harwich
 Holyhead
 Ipswich
 Leeds
 Liverpool-Garston
 London-Stratford
 London-Willesden
 Manchester-Trafford Park
 Southampton
 Tilbury

YOUGOSLAVIE

Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

*

B. *Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné¹*

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)
 Marvao (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)
 Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)
 Dublin (CIE) - Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) - Newry (NIR)
 Dover (BR) - Calais (SNCF)
 - Dunkerque (SNCF)
 - Oostende (SNCB)

Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)
 Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)
 Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) - Domodossola (FS)
 Bâle (SNCF) - Basel (SBB-CFF)
 Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)
 Forbach (SNCF) - Saarbrücken (DB)
 Apach (SNCF) - Perl (DB)

Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)
 Jeumont (SNCF) - Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF) - Mouscron (SNCB)
 Roosendaal (NS) - Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)
 Venlo (NS/DB)
 Bad Bentheim (DB/NS)
 Montzen (SNCB) - Aachen (DB)
 Sterpenich (SNCB) - Kleinbettingen (CFL)

¹ Le nom de chaque point de franchissement d'une frontière est suivi entre parenthèses du sigle de la compagnie de chemin de fer exploitant la gare correspondante. Lorsque la liste ne mentionne qu'un seul point de franchissement, cela signifie que la gare est utilisée conjointement par deux compagnies de chemin de fer.

Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) - Padborg (DSB)
 Puttgarden (D13) - Rodby (DSB)
 Schirmding (DB) - Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/01313)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicine (FS) - Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - København (DSB)
 Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
 Ystad (SI) - Swinoujście (PKP)
 Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) - Travemünde (DB)

Gedser (DSB) - Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) - Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) - Sentily (YZ)

Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (OBB) - Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) - Horni Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) - Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) - Zgorzelec (PKP)
 Had Schandau (DR) - Decin (CSD)

Terespol (PKP) - Brest (SZD)
 Medyka (PKP) - Mostiska (SZD)
 Zebrzydovice (PKP) - Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP) - Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) - Lichkov (CSD)

Cierna (CSD) - Cop (SZD)
 Komarno (CSD) - Kornarom. (MAV)
 Sturovo (CSD) - Szob (MAV)
 Rajka (MAV) - Rosovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) - Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) - Cop (SZD)
 Lökösháza (MAV) - Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) - Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) - Ruse (13DZ)
 Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Promachovo. (CH)
 Vainikkala (VR) - Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) - Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné¹

<u>Irún</u>	– Hendaye	(Espagne - France)
<u>Port Bou</u>	– Cerbère	(Espagne - France)
<u>Hanko</u>		(Finlande)
Terespol	– Brest	(Pologne - URSS)
Przemysl	– Mostiska	(Pologne - URSS)
Cierna	– Cop	(République fédérative tchèque et slovaque – URSS)
Zahony	– Cop	(Hongrie - URSS)
Iasi	– Ungeny	(Roumanie - URSS)

Note: Les points de changement d'écartement sont aussi des points de franchissement des frontières.

*

D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné

Holyhead	– Dublin	(Royaume-Uni - Irlande)
Calais	– Dover	(France - Royaume-Uni)
Oostende	– Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Dunkerque	– Dover	(France - Royaume-Uni)
Stanrear	– Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgique — Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Puttgarden	– Rodby	(Allemagne - Danemark)
Kobenhavn	– Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-Travemiinde	– Hanko	(Allemagne - Finlande)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Danemark - Allemagne)
Göteborg	– Frederikshavn	(Suède - Danemark)
Malmö	– Travemünde	(Suède - Allemagne)
Trelleborg	– Sassnitz	(Suède - Allemagne)
Ystad	– Swinoujcie	(Suède - Pologne)
Helsinki	– Gdynia	(Finlande - Pologne)
Helsinki	– Stockholm	(Finlande - Suède)
Turku	– Stockholm	(Finlande - Suède)
Samsun	– Constanta	(Turquie - Roumanie)
Mersin	– Venezia	(Turquie - Italie)

Note: A l'exception des liaisons Stanrear-Larne et Messina-Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs correspondent aussi à des points de franchissement des frontières.

*

ANNEXE III

**Caractéristiques techniques du réseau
des grandes lignes de transport international combiné**

Remarques préliminaires

Les *paramètres* sont résumés dans le tableau ci-après. Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer. Tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

¹ Lorsque le changement des essieux ou le transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'écartement différent s'effectue dans une seule gare, le nom de cette gare est souligné.

On distingue deux grandes catégories de lignes:

- a) Les lignes *existantes*, susceptibles d'être améliorées le cas échéant; il est souvent difficile et parfois impossible de modifier leurs caractéristiques géométriques notamment; les exigences à leur égard sont donc modérées,
- b) Les lignes *nouvelles*, à construire.

Par analogie, les spécifications indiquées dans le tableau ci-après sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

**Paramètres d'infrastructure du réseau
des grandes lignes de transport international combiné**

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		<i>Lignes nouvelles</i>
	<i>Actuellement</i>	<i>Objectif</i>	
1. Nombre de voies	(Non spécifié)		2
2. Gabarit de chargement des véhicules		UIC B ²⁾	UIC C1 ²⁾
3. Entraxe minimal des voies ¹⁾		4,0 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Masse autorisée par essieu: Wagons < 100 km/h < 120 km/h	20 t 20 t	22,5 t 20 t	22,5 t 20 t
6. Déclivité maximale ¹⁾	(Non spécifiée)		12,5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

1) Ne concerne par particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

2) UIC = Union internationale des chemins de fer.

3) Normes minimales applicables aux trains de transport combiné (voir annexe IV)

Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus

1. Nombre de voies

Les lignes de transport international combiné doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies; toutefois, les lignes à une voie pourraient être acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné.

Sur les lignes nouvelles, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit C1 de l'UIC.

Le gabarit C 1 permet notamment:

- Le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;
- Le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;
- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires;
- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

Les lignes existantes qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit CI de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier.

Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment:

- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);
- Le transport de semi-remorques par des wagons-poches;
- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.

La plupart des lignes de transport international combiné existantes ont au moins le gabarit B de l'UIC. Sur les autres, la mise à ce gabarit n'exige généralement pas d'investissements importants.

4. *Vitesse minimale de définition*

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

5. *Masse autorisée par essieu*

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les lignes de transport international combiné doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier:

des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

7. *Longueur utile minimale des voies d'évitement*

La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV).

*

ANNEXE IV

Paramètres d'efficacité ferroviaire et normes minimales applicables aux infrastructures

A. *Conditions à remplir pour assurer l'efficacité des services de transport international combiné*

1. Pour garantir un écoulement efficace et rapide des transports exigés par les méthodes modernes de fabrication et de distribution des marchandises, les services internationaux de transport combiné devraient satisfaire en particulier aux conditions suivantes:
 - a) Départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;
 - b) Rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;
 - c) Informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;
 - d) Pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.

2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce:
 - a) A une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;
 - b) A l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;
 - c) Aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);
 - d) Aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);
 - e) Aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.
3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.
4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins, de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées.

B. Paramètres de performances des trains

5. Les trains utilisés pour le transport international combiné devront répondre aux normes minimales suivantes:

<i>Normes minimales</i>	<i>Actuellement</i>	<i>Objectifs*</i>
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 m	750 m
Poids des trains	1.200 t	1.500 t
Charge par essieu (wagons)	20 t	20 t (22,5 t à une vitesse de 100 km/h)

* Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

Faute de pouvoir constituer des trains directs, les trains devraient si possible être composés d'un nombre réduit de groupes de wagons dont toutes les unités auraient la même destination. Dans la mesure du possible, il ne devrait pas y avoir d'arrêts techniques en cours de route ni de contrôles au franchissement des frontières.

6. Le matériel roulant devra répondre aux normes ci-dessus concernant la vitesse et la charge par essieu et être en mesure de transporter toutes les unités de chargement dont il faut tenir compte du point de vue du poids et des dimensions.
7. Les trains de transport combiné devront être considérés comme bénéficiant d'une priorité absolue. Leurs horaires devront être conçus de façon à répondre aux besoins de la clientèle, qui demande des services de transport fiables et réguliers.

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

8. Les lignes de chemin de fer destinées à servir au transport combiné devront présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne devraient pas non plus être retardés par les heures de repos.
9. Pour la modernisation des lignes de chemin de fer, les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'annexe III seront applicables.

D. Normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares les conditions suivantes devront être réunies:
- a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains et, d'autre part, entre l'arrivée de trains et l'heure OÙ les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.
 - b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).
 - c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:
 - A être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
 - En ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.
11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive). Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes:

Disposer d'une capacité journalière suffisante sur les lignes affluentes pour éviter les retards des trains de transport combiné.

Les entrées et les sorties sur la ligne affluente devront permettre aux trains de s'y infiltrer et d'en sortir sans perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ.

Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement- et les voies de changement d'écartement.

Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1).

La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers.

Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant).

La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.

a) Postes d'échange de groupes de wagons

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

- b) Points de franchissement des frontières
14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra:
- En ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives;
- En faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.
- c) Points de changement d'écartement
15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.
- d) Liaisons par navires transbordeurs/ports
16. Les services de transport devront correspondre aux services de transbordement proposés. Les arrêts dans les ports pour les marchandises transportées en transport combiné devraient être aussi courts que faisables (si possible une heure au maximum). Pour obtenir ce résultat, outre une infrastructure appropriée de la gare de transbordement et des navires transbordeurs adéquats (voir paragraphe 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en oeuvre:
- Application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;
 - Coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.
17. Les navires transbordeurs utilisés pour le transport combiné devront satisfaire aux prescriptions ci-après:
- Navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés.
- Chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant).
- Si les unités de chargement restent sur les wagons pendant la traversée, les transbordeurs devront être d'accès facile et les opérations de triage exigeant beaucoup de temps ne devraient pas être nécessaires. Le gabarit, la masse par essieu, etc., devraient être conformes aux paramètres de la ligne énumérés dans l'annexe III.
- Si le transbordement d'unités de chargement doit s'effectuer sans les wagons, le transport éventuel à effectuer par la route entre le port des navires transbordeurs et la gare ferroviaire devrait être caractérisé par des distances courtes et des bonnes liaisons routières.