

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

6 NOVEMBRE 1998

Projet de loi portant assentiment à l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et aux annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	6
Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)	7
Annexe I	13
Annexe II	18
Annexe III	25
Annexe IV	28
Avant-projet de loi	33
Avis du Conseil d'État	34

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

6 NOVEMBER 1998

Wetsontwerp houdende instemming met de Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en met de bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	6
Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC)	7
Bijlage I	13
Bijlage II	18
Bijlage III	25
Bijlage IV	28
Voorontwerp van wet	33
Advies van de Raad van State	34

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) créée le 28 mars 1947 par le Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) et réunissant aujourd'hui 53 pays membres a reçu comme mandat, notamment, de «prendre des mesures et participer à leur exécution, en vue de maintenir et de renforcer les relations économiques des pays d'Europe, tant entre eux qu'avec les autres pays du monde».

Pour répondre aux évolutions survenues en Europe, la CEE-ONU a dégagé des domaines prioritaires d'activités dont le transport, en relation avec d'autres comme l'environnement et la facilitation du commerce.

La CEE-ONU a ainsi donné cette mission à son Comité des Transports intérieurs (CTI) qui a lui-même décidé d'étudier les modalités de développement du transport de marchandises voyageant sans changer de contenant et utilisant plusieurs modes de transport.

Mandat a été donné à un groupe spécialisé qui a pris le nom de Groupe de travail du transport combiné, le WP 24. Cette initiative du CTI s'est fondée sur l'arrivée en Europe de conteneurs provenant des pays d'Amérique du Nord, nécessitant la mise au point de normes relatives aux différents modes concernés et aux conditions mêmes du transport (sécurité, formalités, ...).

Le service des conteneurs en transport intercontinental a favorisé l'éclosion d'autres types d'unités de transport intermodal particulièrement utilisées en rail-route telles que les caisses mobiles et les semi-remorques adaptées aux manutentions pour passer d'un mode à l'autre.

Il était dès lors nécessaire et urgent de préciser des normes de références qui concernent à la fois les véhicules et les infrastructures pour permettre un développement aussi large que possible du transport combiné en Europe.

Parallèlement à cette démarche, un autre groupe a été mis en place par le CTI, le groupe de travail principal des transports par chemins de fer (SC 2) travaillant sur la mise au point d'un accord général sur les normes de références pour harmoniser et faciliter le recours à la technique ferroviaire, en abrégé l'AGC. Plus récemment, le groupe de travail principal des transports par voies navigables (SC 3) a également mis en chantier un accord du même type visant également

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE-UNO) opgericht op 28 maart 1947 door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties (ECOSOC) en die thans 53 lidstaten telt, heeft onder meer als mandaat gekregen «maatregelen te treffen en aan hun uitvoering deel te nemen met het oog op het behoud en versterking van de economische banden tussen de landen van Europa zelf alsook tussen hen en de andere landen van de wereld».

Om een antwoord te geven op de evolutie die Europa gekend heeft, heeft de ECE-UNO prioritaire actieterrainen vastgesteld waaronder het vervoer in zijn verhouding tot andere domeinen zoals het milieu en de bevordering van handel.

De ECE-UNO heeft aldus deze opdracht toevertrouwd aan haar «Comité des Transports intérieurs (CTI)» dat op zijn beurt beslist heeft de modaliteiten te onderzoeken voor de ontwikkeling van het vervoer van goederen waarbij deze niet van vervoereenheid veranderen en waarbij verschillende vervoerswijzen gebruikt worden.

Er werd een mandaat gegeven aan een gespecialiseerde werkgroep, genaamd «Groupe de travail du transport combiné», de WP 24. Dit initiatief van het CTI heeft haar oorsprong gevonden in de aankomst in Europa van containers afkomstig uit landen van Noord-Amerika, waardoor het uitwerken van normen voor de verschillende vervoerswijzen en voor de vervoersvoorwaarden zelf (veiligheid, formaliteiten, ...) noodzakelijk werd.

Het intercontinent containervervoer heeft het ontstaan teweeggebracht van andere types van intermodale vervoereenheden die inzonderheid in het spoor/wegvervoer gebruikt worden zoals laadkisten en opleggers die aangepast zijn om van de ene vervoerswijze naar de andere over te gaan.

Het was dan ook noodzakelijk en dringend om referentienormen te preciseren die zowel op de voertuigen als op de infrastructuur betrekking hebben teneinde een zo ruim mogelijke ontwikkeling van het gecombineerd vervoer in Europa mogelijk te maken.

Parallel hiermee heeft het CTI een andere werkgroep opgericht, met name de «groupe de travail principal des transports par chemin de fer» (SC 2) die belast was met het uitwerken van een algemene overeenkomst over de referentienormen voor de harmonisering van en de vergemakkelijking van het gebruik van de spoorwegtechnologie, afgekort als AGC. Recentelijk is de «groupe de travail principal des transports par voies navigables» (SC 3) eveneens

à soutenir un développement harmonieux du réseau européen des voies navigables, en abrégé l'AGN.

Le WP 24 s'est attaché à approfondir le projet d'accord sur le transport combiné en relation à la fois avec les autres groupes cités ci-avant, au sein de la CEE-ONU, mais aussi avec les instances intergouvernementales de l'Union européenne (IJE) à Bruxelles et de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) à Paris, où des groupes spécialisés en transport combiné ont été mis en place.

Le devoir d'une stricte cohérence a été respecté par tous les partenaires qui ont travaillé dans un esprit de complémentarité, y compris tout récemment jusque dans la terminologie qui a été finaliste en 1993 par le groupe de travail du transport combiné institué par la CEMT.

Le long cheminement a abouti après de nombreuses années de travail sur un Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes appelé couramment AGTC, qui a été adopté par le CTI le 1^{er} février 1991 et ouvert à la signature des pays membres le 1^{er} avril 1991 à Genève.

Essentiellement rail/route à ce jour, l'accord se fonde pour partie lui-même sur l'accord général sur les chemins de fer, AGC, ouvert à la signature des États membres après le 1^{er} septembre 1986.

Ce dernier accord n'a pu retenir la signature de la Belgique, eu égard au caractère jugé obligatoire de certains éléments relatifs aux paramètres et à l'inclusion de certaines parties du réseau belge. Étant donné la reprise de ceux-ci dans l'AGTC, la Belgique a prolongé son temps d'examen des deux accords.

Vu les éclaircissements obtenus au point de vue de l'interprétation de l'application progressive des normes et une entente sur les itinéraires repris, la Belgique informait officiellement qu'elle préparait son adhésion à l'AGC et la ratification de l'AGTC, lors de la première Conférence européenne des transports qui s'est tenue à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

L'AGTC est entré en vigueur le 20 octobre 1993, c'est-à-dire dès que huit États ont déposé leur instrument de ratification respectif. En l'occurrence, l'Allemagne, l'Autriche, le Danemark, la France, la Norvège, les Pays-Bas, la Roumanie et la Suisse ont été ces 8 premiers États. Il y a lieu de noter que le Royaume-Uni a signifié d'emblée qu'il ne pouvait approuver un tel accord jugé trop contraignant.

begonnen met het uitwerken van een gelijkaardige overeenkomst die eveneens strekt tot een harmonieuze ontwikkeling van het Europees net van bevaarbare waterwegen, afgekort AGN.

De WP 24 heeft het ontwerp van overeenkomst over het gecombineerd vervoer onderzocht in samenwerking met de andere voormelde groepen in de schoot van de ECE-UNO alsook met de intergouvernementele instanties van de Europese Unie (EU) te Brussel en van de Europese Conferentie van de ministers van Vervoer (ECMV) te Parijs waar gespecialiseerde groepen voor het gecombineerd vervoer werden opgericht.

Alle partners hebben een strikte coherentie nageleefd en in een geest van complementariteit gewerkt, zelfs tot op het vlak van de terminologie die zeer recent, in 1993, door de werkgroep gecombineerd vervoer bij de ECMV werd gefinaliseerd.

Deze lange weg heeft na vele jaren werk geleid tot de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en de bijbehorende voorzieningen, gewoonlijk AGTC genoemd. Deze overeenkomst werd op 1 februari 1991 door het CTI goedgekeurd en op 1 april 1991 te Genève opengesteld voor de ondertekening door de lidstaten.

Deze overeenkomst die tot nog toe hoofdzakelijk op het spoor/wegvervoer gericht is, steunt zelf gedeeltelijk op de algemene overeenkomst inzake spoorwegen, AGC, die op 1 september 1986 ter ondertekening door de lidstaten werd opengesteld.

Deze overeenkomst kon niet door België worden ondertekend gelet op de bindend geachte aard van sommige elementen m.b.t. de parameters en op de opname van bepaalde delen van het Belgisch net. Aangezien beide in het AGTC opgenomen zijn, heeft België het nodig geacht meer tijd aan het onderzoek van beide overeenkomsten te wijden.

Gelet op de verduidelijkingen die verkregen werden op het vlak van de geleidelijke toepassing van de normen en op de overeenstemming die er over de opgenomen verbindingen bereikt werd, heeft ons land megedeeld dat het de toetreding tot het AGC en de ratificatie van het AGTC voorbereidt ter gelegenheid van de eerste Europese Conferentie voor vervoer die van 29 tot 31 oktober 1991 in Praag heeft plaatsgehad.

Het AGTC is op 20 oktober 1993 in werking getreden, d.w.z. van zodra acht Staten hun respectieve akte van bekrachtiging hebben neergelegd. Deze acht Staten zijn Duitsland, Oostenrijk, Denemarken, Frankrijk, Noorwegen, Nederland, Roemenië en Zwitserland. Er moet worden opgemerkt dat het Verenigd Koninkrijk onmiddellijk heeft betekend dat het dergelijke, te streng geachte, overeenkomst niet kon aanvaarden.

Étant donné les précisions physiques notamment du réseau et des terminaux, les annexes de l'AGTC font l'objet de dépôts incessants d'amendements, mais qui ne portent pas sur ses éléments constitutifs. Le texte de l'AGTC reste strictement conforme au texte ouvert à la signature. Seul l'article 16 a dû être corrigé avec l'approbation des États membres. Le groupe de travail du transport combiné est convenu, et cela a été approuvé par le CTI, que les modifications se limiteraient aux seules adaptations des réseaux et des installations annexes.

L'AGTC constitue un accord de référence qui s'inscrit parfaitement dans la logique des réseaux transeuropéens initiés par la CEMT et développés par l'Union européenne.

Dès ratification, la Belgique pourra introduire les modifications relatives aux données s'appliquant précisément dans les annexes aux réalités actuelles de son réseau et aux implantations des installations terminales.

Par ailleurs, il a été tenu compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'État. Le texte du projet de loi a été adapté en conséquence.

Il est pris également acte de l'observation du Conseil d'État sur le fait que les gouvernements des Régions auraient dû être associés à l'élaboration ou à la signature de l'Accord lui-même, conclu le 1^{er} février 1991.

Pour mémoire, la présente ratification est concomitante à celle de l'AGC relatif aux chemins de fer, vu que le contenu de l'AGTC porte sur le développement du transport combiné dans sa composante ferroviaire.

Il y a lieu de faire remarquer que les trois gouvernements concernés se sont prononcés favorablement sur l'ensemble du projet.

Cette approbation était accompagnée d'une demande d'amendements à déposer par la suite en vue de la mise à jour tant des lignes que des terminaux situés sur le territoire de la Belgique. Toutefois, tant que la Belgique n'a pas ratifié cet accord, elle n'est pas admise comme cocontractante et ne peut dès lors être partie prenante pour introduire des modifications ou des inscriptions de lignes.

L'Accord concerne des axes majeurs de trafic international ferroviaire y compris des variantes d'itinéraires et des accords techniques évolutifs qui visent la conformité de ces axes majeurs à des normes de base. Dès que la Belgique sera en mesure de présenter les changements intervenus depuis 1991, le dossier fera au préalable l'objet d'une large concertation avec les

Aangezien de gegevens met betrekking tot onder meer het net en de terminals vatbaar zijn voor frequente wijzigingen, maken de bijlagen van het AGTC voortdurend het voorwerp uit van de neerlegging van amendementen die weliswaar niet raken aan de grondvesten van de overeenkomst. De tekst zelf van het AGTC blijft nauwgezet overeenstemmen met deze die ter ondertekening werd opengesteld. Enkel artikel 16 moest met de instemming van de lidstaten worden verbeterd. De Groupe de travail du transport combiné heeft overeengekomen dat de wijzigingen zouden beperkt blijven tot aanpassingen van de netten en van de bijbehorende voorzieningen, hetgeen door het CTI werd goedgekeurd.

Het AGTC is een referentie-overeenkomst die perfect past in de logica van de transeuropese netten die door de ECMV uitgewerkt en door de Europese Unie ontwikkeld werden.

Van zodra de ratificatie een feit zal zijn, zal België wijzigingen kunnen indienen teneinde de gegevens uit de bijlagen aan te passen aan de huidige toestand van zijn net en van de vestiging van de terminals.

Er is bovendien rekening gehouden met de wetgevingstechnische opmerkingen van de Raad van State. Het wetsontwerp werd hieraan aangepast.

De Raad van State merkt ook op dat de gewestregeringen hadden moeten worden betrokken bij de uitwerking of de ondertekening van deze op 1 februari 1991 afgesloten overeenkomst.

Er zij aan herinnerd dat deze goedkeuring gelijkloopt met die van de AGC met betrekking tot de spoorwegen vermits de AGTC de ontwikkeling van het gecombineerd vervoer met betrekking tot het spoor behelst.

Er moet opgemerkt worden dat de drie gewestregeringen zich gunstig over het globaal voorstel hebben uitgesproken.

Deze goedkeuring ging vergezeld van een vraag tot wijziging die later moet worden ingediend teneinde lijnen en eindstations op het Belgisch grondgebied opnieuw vast te leggen. Zolang België de overeenkomst echter niet heeft geratificeerd wordt het niet aanvaard als mede-ondertekenaar en kan bijgevolg geen wijzigingen of nieuwe inschrijvingen van lijnen vragen.

De overeenkomst heeft betrekking op de hoofdasen voor internationaal spoorvervoer met inbegrip van de alternatieve reismogelijkheden en de evoluerende technische overeenkomsten die tot doel hebben het in overeenstemming brengen van deze hoofdasen met basisnormen. Van zodra België in staat zal zijn de sedert 1991 ingetreden wijzigingen voor te stellen, zal

Régions, afin de s'assurer de la cohérence pratique qui doit présider à l'application de L'Accord.

Les Régions ont, de plus, largement l'occasion d'exprimer leur point de vue lors de l'élaboration des plans d'investissements ferroviaires de la SNCB; ce fut le cas pour le plan décennal 1991-2000 et tout récemment pour le plan décennal 1996-2005. Cette collaboration leur a dès lors permis de présenter des suggestions et d'en débattre avant toute décision définitive.

Dès à présent, les normes techniques déterminées tant par l'Accord AGC que par l'Accord AGTC et les précisions d'ordre géographique qu'elles contiennent, servent automatiquement de référence dans les délimitations retenues dans les plans d'investissements ferroviaires précités.

een breed overleg met de Gewesten voorafgaand georganiseerd worden om de praktische samenhang te verzekeren die aan de overeenkomst dient vooraf te gaan.

Bovendien hebben de Gewesten ruimschoots de mogelijkheid hun zienswijze mee te delen tijdens de uitwerking van de investeringsplannen van de NMBS. Dit gebeurde voor het tienjarenplan 1991-2000 en onlangs voor het tienjarenplan 1996-2005. In de loop van deze besprekingen konden zij voorstellen indienen en er vóór de beslissing over debatteren.

De technische normen waarvan sprake in de AGC-overeenkomst en de AGTC-overeenkomst en de geografische bijzonderheden die zij bevatten, worden vanaf heden automatisch als referentie gebruikt voor voornoemde spoorweginvesteringsplannen.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier

La Présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et les Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 octobre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre des Transports,

Michel DAERDEN.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991, zullen volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 21 octobre 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Vervoer,

Michel DAERDEN.

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

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DÉSIREUSES de faciliter, 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.

EUROPESE OVEREENKOMST**INZAKE BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAL GECOMBINEERD VERVOER EN DE BIJBEHORENDE VOORZIENINGEN (AGTC)**

DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN,

GELEID door de wens het internationaal goederenvervoer te vergemakkelijken,

BESEFFEND dat een toename van het internationaal goederenvervoer te verwachten is als gevolg van de groeiende internationale handel,

BEWUST van de nadelige gevolgen die deze ontwikkelingen voor het milieu zouden kunnen hebben,

DE NADRUK LEGGEND op de belangrijke rol van het gecombineerd vervoer bij het verlichten van de last die op het Europese wegennet drukt, met name in het transalpijns verkeer, en bij het verminderen van de milieuhinder,

ERVAN OVERTUIGD dat het, wil men het internationaal gecombineerd vervoer in Europa doelmatiger en aantrekkelijker voor de klant maken, van wezenlijk belang is een wettelijk kader te scheppen dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling van diensten op het gebied van gecombineerd vervoer en de voor de exploitatie daarvan benodigde infrastructuur op basis van internationaal overeengekomen functioneringsparameters en -normen,

ZIJN het volgende OVEREENGEKOMEN :

HOOFDSTUK I**Algemene bepalingen****Artikel 1****Begripsomschrijvingen**

Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder :

a) «Gecombineerd vervoer»: het vervoer van goederen in één en dezelfde laadeenheid, waarbij gebruik wordt gemaakt van meer dan één vervoerswijze;

b) «Net van belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer»: alle spoorwegen die van belang worden geacht voor het internationaal gecombineerd vervoer, wanneer :

i) zij doorgaans worden gebruikt voor geregeld internationaal gecombineerd vervoer (b.v. per wissellaadbak, container, oplegger);

ii) zij dienen als belangrijke aanvoerlijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer;

iii) wordt verwacht dat zij in de nabije toekomst belangrijke lijnen voor het gecombineerd vervoer zullen worden [zoals omschreven onder i) en ii)];

c) «Bijbehorende voorzieningen»: terminals voor gecombineerd vervoer, grensovergangen, stations voor het uitwisselen van groepen wagens, stations voor het wijzigen van de spoorwijdte alsook veerbootverbindingen of havens die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer.

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

Caracteristiques techniques du reseau

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 operationnels

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 depositaire

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 États qui sont soit membres de la

Artikel 2

Aanduiding van het net

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de bepalingen van deze Overeenkomst aan als een gecoördineerd internationaal plan voor de oprichting en exploitatie van een net van belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen, hierna te noemen «het internationaal gecombineerd vervoernet», welk plan zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van nationale programma's. Het internationaal gecombineerd vervoernet bestaat uit de in Bijlage I bij deze Overeenkomst opgenomen spoorlijnen en de in Bijlage II bij deze Overeenkomst opgenomen terminals voor gecombineerd vervoer, grensovergangen, stations voor het wijzigen van de spoorwijdte en veerbootverbindingen of havens die belangrijk zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer.

Artikel 3

Technische kenmerken van het net

De spoorlijnen van het internationaal gecombineerd vervoernet dienen de in Bijlage III bij deze Overeenkomst beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden die worden verricht overeenkomstig nationale programma's met de bepalingen van die bijlage in overeenstemming te worden gebracht.

Artikel 4

Operationele doeleinden

Ten einde de dienstverlening in het internationaal gecombineerd vervoer op het internationaal gecombineerd vervoernet te vergemakkelijken, nemen de Overeenkomstsluitende Partijen passende maatregelen opdat de in Bijlage IV bij deze Overeenkomst gegeven functioneringsparameters en minimumnormen voor treinen voor gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen worden verwezenlijkt.

Artikel 5

Bijlagen

De bijlagen bij deze Overeenkomst vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Er kunnen bijkomende bijlagen over andere aspecten van het gecombineerd vervoer aan de Overeenkomst worden toegevoegd in overeenstemming met de in artikel 12 beschreven wijzigingsprocedure.

HOOFDSTUK II

Slotbepalingen

Artikel 6

Aanwijzing van de depositaris

De Secretaris-generaal van de Verenigde Naties is de depositaris van de Overeenkomst.

Artikel 7

Ondertekening

1. Deze Overeenkomst staat van 1 april 1991 tot 31 maart 1992 op het Bureau van de Verenigde Naties te Genève open voor on-

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 1^{er} 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

Adhesion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout État visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1^{er} 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 États 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 relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits États.

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 État 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.

dertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviseerende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragrafen 8 en 11 van het mandaat van de Commissie.

2. De ondertekeningen dienen te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

Artikel 8

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

1. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd in overeenstemming met artikel 7, tweede lid.

2. De bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 9

Toetreding

1. Deze Overeenkomst staat vanaf 1 april 1991 open voor toetreding door elke Staat zoals bedoeld in artikel 7, eerste lid.

2. De toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 10

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van acht Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits een of meer lijnen van het internationaal gecombineerd vervoernet als doorlopende lijn de grondgebieden verbinden van ten minste vier van de Staten die een zodanige akte hebben neergelegd.

2. Indien aan bovenstaande voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

3. Ten aanzien van elke Staat die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van de in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde termijn van 90 dagen, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van die akte.

Artikel 11

Beperking van de toepassing van de overeenkomst

1. Niets in deze Overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor wordt belet maatregelen te nemen die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden en die zij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid.

2. Deze maatregelen, die een tijdelijk karakter dienen te hebben, worden onmiddellijk aan de depositaris meegedeeld met aanduiding van de aard ervan.

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

Article 13

Reserves

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 au 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. À 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.

Artikel 12

Beslechting van geschillen

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of andere middelen kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien één van de bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen om zulks verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan één of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de Partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van een scheidsman of scheidsmannen, kan elk van die Partijen de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties verzoeken één scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 13

Voorbehoud

Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris mededelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 12 van deze Overeenkomst.

Artikel 14

Wijziging van deze overeenkomst

1. Deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure, behoudens het bepaalde in de artikelen 15 en 16.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van deze Overeenkomst bestudeerd in de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging aan alle Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen van kracht drie maanden na het verstrijken van een termijn van twaalf maanden vanaf de datum van mededeling, mits binnen deze termijn van twaalf maanden geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties is gebracht door een Staat die Overeenkomstsluitende Partij is.

5. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard, en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 15

Wijziging van de bijlagen I en II

1. De Bijlagen I en II bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. À 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 cadre 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. À 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 entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Sinon, l'amendement entrera en vigueur 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.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen I en II bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging aan de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan. Voor de toepassing van dit artikel wordt een Overeenkomstsluitende Partij geacht rechtstreeks betrokken te zijn indien haar grondgebied, in geval van opnemings van een nieuwe lijn, een belangrijke terminal, een grensovergang, een station voor het wijzigen van de spoorwijdte of een veerbootverbinding of -haven dan wel de wijziging van deze voorzieningen, door die lijn wordt doorsneden of rechtstreeks verbonden is met de belangrijke terminal, of indien de beoogde belangrijke terminal, grensovergang, het beoogde station voor het wijzigen van de spoorwijdte of de terminal van de veerbootverbinding of -haven op bedoeld grondgebied zijn gelegen.

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel is meegedeeld, wordt geacht te zijn aanvaard indien, binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van de kennisgeving door de depositaris, geen van de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partij en de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

5. Elke aldus aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties meegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen, en wordt drie maanden na de datum van mededeling door de depositaris van kracht.

6. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

7. De depositaris wordt er door het Secretariaat van de Economische Commissie voor Europa steeds onverwijld van in kennis gesteld welke Overeenkomstsluitende Partijen rechtstreeks betrokken zijn bij een voorgestelde wijziging.

Artikel 16

Wijziging van de bijlagen III en IV

1. De Bijlagen III en IV bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen III en IV bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de wijziging wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging aan alle Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt van kracht binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van die mededeling, tenzij een vijfde van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties heeft medegedeeld bezwaar te hebben tegen de voorgestelde wijziging. Zoniet wordt de wijziging van kracht ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen met uitzondering van de Partijen die, voorafgaand aan de datum van het van kracht worden, de Secretaris-generaal hebben meegedeeld dat zij de voorgestelde wijziging niet hebben aanvaard.

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 sa communication.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été communiquée conformément au paragraphe 4 du présent article, 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 États 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 États 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 État 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.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-generaal meegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en wordt drie maanden na de datum van mededeling van kracht.

6. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard, en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 17

Vrijwaringsclausule

De bepalingen van deze Overeenkomst kunnen niet prevaleren boven de bepalingen die sommige Staten gehouden kunnen zijn toe te passen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met andere multilaterale verdragen, zoals het Verdrag van Rome van 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

Artikel 18

Opzegging

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties gerichte schriftelijke kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-generaal.

Artikel 19

Beëindiging

Mocht, na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een termijn van twaalf opeenvolgende maanden zijn verminderd tot minder dan acht, dan houdt de Overeenkomst op van kracht te zijn twaalf maanden na de datum waarop de achtste Staat is opgehouden een Overeenkomstsluitende Partij te zijn.

Artikel 20

Kennisgevingen en mededelingen gedaan door de depositaris

Naast het doen van de kennisgevingen en mededelingen zoals zij in deze Overeenkomst kunnen worden genoemd, heeft de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties als depositaris de taken die zijn omschreven in Deel VII van het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, gesloten te Wenen op 23 mei 1969.

Artikel 21

Authentieke teksten

Het origineel van de Overeenkomst, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt nedergelegd bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève, op één februari negentienhonderd éenen-negentig.

ANNEXE I

BIJLAGE I

LIGNES DE CHEMIN DE FER IMPORTANTES POUR LE
TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉSPOORLIJNEN DIE VAN BELANG ZIJN VOOR INTERNA-
TIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

1) Portugal (1)

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

1) Portugal (1)

2) Espagne (1)

- 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

2) Spanje (1)

3) Irlande (1)

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

3) Ierland (1)

4) Royaume-Uni (1)

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

4) Verenigd Koninkrijk (1)

5) France (1)

- C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
- C-E 07) Paris-Toulouse
- C 07) Paris-Toulouse
- C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-
(Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot
- Avignon-Tarascon-Marseille
- C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-(-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon

5) Frankrijk (1)

(1) 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 États 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).

(1) Algemene voetnoot en verklaring van spoorlijnnummers

Met «C-E» worden spoorlijnen aangeduid die in wezen identiek zijn aan desbetreffende E-lijnen van de Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale spoorlijnen (AGC) van 1985.

Met «C» worden andere lijnen aangeduid die belangrijk zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer. De nummers van «C»-lijnen zijn identiek aan die van de dichtstbijgelegen E-lijn, en worden soms gevolgd door een serienummer.

Het E-nummer is gebruikt voor gemakkelijke verwijzing naar en vergelijking met de in de AGC opgenomen lijnen. Het nummer geeft geenszins aan of Staten al dan niet Overeenkomstsluitende aan Partij bij de AGC zijn of voornemens zijn te worden.

(*/) Gehanteerde symbolen

() = Station buiten betrokken land [bijv. (Hendaye-)]

— = Alternatieve routes (bijv. Avila
Aranda de Duero)

- - - - - = Baanvak van een AGC-lijn die van belang is voor het internationaal gecombineerd vervoer (betreft alleen C-E lijnen).

..... = Baanvak van een lijn die van belang is voor gecombineerd vervoer, maar geen deel uitmaakt van de desbetreffende AGC-lijn (betreft alleen C-E-lijnen).

C 25	Thionville-Apach (-Perl)
C-E 40	Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
C 40	Paris-Le Mans- <u>Nantes</u> Rennes
C-E 42	Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
C 51	(Dover-) Calais-Lille-Paris
C-E 70	Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
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*(1)

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)

6) *Nederland*(1)

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 (1)

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

7) België (1)

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* (1)

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

8) *Luxemburg*(1)

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

9) *Allemagne* (1)

C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- <u>Düsseldorf</u> -Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel) <u>Düsseldorf-Neuss</u>
C-E 43	Frankfurt(M)- Heidelberg -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg) Mannheim
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- <u>Pasewalk</u> -Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 61)	<u>Neustrelitz</u>
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-Fliesen-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg- Schirnding (-Cheb)

9) *Duitsland*(1)

C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- <u>Düsseldorf</u> -Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel) <u>Düsseldorf-Neuss</u>
C-E 43	Frankfurt(M)- Heidelberg -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg) Mannheim
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- <u>Pasewalk</u> -Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 61)	<u>Neustrelitz</u>
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-Fliesen-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg- Schirnding (-Cheb)

(1) */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir p. 13.

(1) */ Voor de algemene voetnoot, de verklaring van de spoorlijnummers en de gehanteerde symbolen, zie blz. 13.

10) Suisse(1)

10) Zwitterland(1)

- 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-Zurich-Buchs (-Innsbruck)

11) Italie(1)

11) Italië(1)

- 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-Bari-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(1)

12) Noorwegen(1)

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

13) Suède(1)

13) Zweden(1)

- 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(1)

14) Denemarken(1)

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

(1) */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir p. 13.

(1) */ Voor de algemene voetnoot, de verklaring van de spoorlijnummers en de gehanteerde symbolen, zie blz. 13.

15) Autriche(1)		15) Oostenrijk(1)	
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-Dvůr-) Summerau-Linz-Selzthal-St.Michael		
C-E 65	(Břeclav-) 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)-Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)		
	Schwarzach St. Veit		Ebenfurt (-Sopron)
16) Pologne(1)		16) Polen(1)	
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(-Petrovice U. Karviné) ----- Bydgoszcz -----		
C 65	Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)		
C-E 20	(Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznań-Lowicz- Warszawa -Lukow- Terespol (-Brest) Skierniewice		
C-E 30	(Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemyśl-Medyka (-Mostiska)		
17) République fédérative tchèque et slovaque(1)		17) Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek(1)	
C-E 55	(Bad Schandau-) Decin-Praha		
C-E 551	Praha-Horní Dvůr (-Summerau)		
C 59	(Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova		
C-E 61	(Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava- Komarno- (-Komárom) Rusovce (-Hegyeshalom)		
C-E 63	Zilina-Bratislava		
C-E 65	(Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Břeclav (-Bernhardsthal)		
C 65	(Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha		
C-E 40	(Schirmding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Hranice na Morave-Ostrava- Zilina-Poprad Tatry-Kosice- Čierna nad Tisou (-Čop) Puchov		
C-E 52	Bratislava-N.Zámky-Sturovo (-Szob)		
18) Hongrie(1)		18) Hongarije(1)	
C-E 61	(Bratislava-Komarno-) Komárom-Budapest Hegyeshalom		
C-E 69	Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)		
C-E 71	Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)		
C-E 85	Budapest-Kelebia (-Subotica)		
C-E 50	(Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Záhony (-Čop) Sopron		
C-E 52	(Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza		
C-E 56	Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)		
19) Yougoslavie(1)		19) Joegoslavië(1)	
C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka		
C-E 67	(Spielfeld 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- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni) Kraljevo		
C-E 70	(Villa Opicina-) Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb- Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)		
20) Grèce(1)		20) Griekenland(1)	
C-E 85	(Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai		
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Thessaloniki		

(1) */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir p. 13.

(1) */ Voor de algemene voetnoot, de verklaring van de spoorlijnummers en de gehanteerde symbolen, zie blz. 13.

21) Roumanie(1)

- 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

21) Roemenië(1)

22) Bulgarie(1)

- 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)

22) Bulgarijë(1)

23) Finlande(1)

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

23) Finland(1)

24) Union des Républiques socialistes soviétiques(1)

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

24) Unie van Socialistische Sowjetrepublieken(1)

25) Turquie(1)

- 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)]

25) Turkije(1)

(1) */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir p. 13.

(1) */ Voor de algemene voetnoot, de verklaring van de spoorlijnummers en de gehanteerde symbolen, zie blz. 13.

ANNEXE II**INSTALLATIONS IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ**

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

AUTRICHE

Graz-Messendorf

Linz

Salzburg

Villach-Fürnitz

Wels

Wien

BELGIQUE

Antwerpen

Bressoux (Liège)

Bruxelles

Châtelet

Lauwe LAR

Zeebrugge

BULGARIE

Burgas

Dimitrovgrad Sever

Gorna Oriahovitza

Filipovo

Ruse

Sofija

Stara Zagora

Varna

RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE TCHÈQUE ET SLOVAQUE

Bratislava

Brno

České Budějovice

Cheb

Cierna n. Tisou

Děčín

Jihlava

Kolín

Košice

Lovosice

Ostrava

Plzeň

Praha Žižkov

Přerov

Žilina

DANEMARK

Århus

Glostrup

København

Padborg

FINLANDE

Helsinki-Pasila

FRANCE

Avignon-Courtine

BIJLAGE II**BELANGRIJKE INSTALLATIES VOOR HET INTERNATIONAAL
GECOMBINEERD VERVOER**

A. Belangrijke terminals voor het internationaal gecombineerd vervoer

OOSTENRIJK

Graz-Messendorf

Linz

Salzburg

Villach-Fürnitz

Wels

Wien

BELGIË

Antwerpen

Bressoux (Luik)

Brussel

Châtelet

Lauwe LAR

Zeebrugge

BULGARIJE

Burgas

Dimitrovgrad Sever

Gorna Oriahovitza

Filipovo

Ruse

Sofija

Stara Zagora

Varna

TSJECHISCHE EN SLOWAAKSE FEDERATIEVE REPUBLIC

Bratislava

Brno

České Budějovice

Cheb

Cierna n. Tisou

Děčín

Jihlava

Kolín

Košice

Lovosice

Ostrava

Plzeň

Praha Žižkov

Přerov

Žilina

DENEMARKEN

Århus

Glostrup

København

Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANKRIJK

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
Dusseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) est
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Sud
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt 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

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
DUITSLAND
Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Dusseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) est
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Sud
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt 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

GRÈCE

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

NORVÈGE

Oslo-Alnabru

POLOGNE

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)

GRIEKENLAND

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HONGARIJE

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IERLAND

Dublin-North Wall

ITALIË

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.

LUXEMBURG

Bettembourg

NEDERLAND

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NOORWEGEN

Oslo-Alnabru

POLEN

Gdansk
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
 Irún
 Madrid
 Port-Bou
 Tarragona
 Valencia(-Silla)
 SUÈDE
 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
 Čop
 Kiev
 Moskva-Lvov
 ROYAUME-UNI
 Belfast
 Birmingham
 Bristol
 Cardiff
 Cleveland
 Coatbridge (Glasgow)
 Glasgow
 Harwich
 Holyhead
 Ipswich

Espinho
 Leixoes
 Lisboa-Beirolas
 ROEMENIË
 Bucuresti
 Constanta
 Craiova
 Oradea
 SPANJE
 Algeciras
 Barcelona
 Irún
 Madrid
 Port-Bou
 Tarragona
 Valencia(-Silla)
 ZWEDEN
 Göteborg
 Helsingborg
 Malmö
 Stockholm-Arsta
 ZWITSERLAND
 Aarau-Birrfeld
 Basel SBB
 Berne
 Chiasso
 Genève
 Lugano-Vedeggio
 Luzern
 Renens
 Zürich
 TURKIJE
 Bandirma
 Derince
 Iskenderun
 Istanbul
 Mersin
 Samsun
 UNIE VAN SOCIALISTISCHE SOWJETREPUBLIEKEN
 Brest
 Čop
 Kiev
 Moskva-Lvov
 VERENIGD KONINKRIJK
 Belfast
 Birmingham
 Bristol
 Cardiff
 Cleveland
 Coatbridge (Glasgow)
 Glasgow
 Harwich
 Holyhead
 Ipswich

Leeds
 Liverpool-Garston
 London-Stratford
 London-Willesden
 Manchester-Trafford Park
 Southampton
 Tilbury
 YUGOSLAVIE
 Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné(1)

Vilar Formoso (CP) — Fuentes de Onoro (RENFE)
 Marvao (CP) — Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irún (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) — Erquennes (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)
 Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) — Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) — Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) — Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)
 Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)
 Brennero (FS/OBB)

(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.

Leeds
 Liverpool-Garston
 London-Stratford
 London-Willesden
 Manchester-Trafford Park
 Southampton
 Tilbury
 JOEGOSLAVIË
 Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

B. Grensovergangen die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer(1)

Vilar Formoso (CP) — Fuentes de Onoro (RENFE)
 Marvao (CP) — Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irún (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) — Erquennes (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)
 Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) — Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) — Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) — Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)
 Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)
 Brennero (FS/OBB)

(1) Na elke grensovergang wordt tussen haakjes de desbetreffende spoorwegaanpak gegeven die van het station gebruik maakt. Als er slechts een station wordt genoemd, wordt het door beide spoorwegaanpakken gezamenlijk gebruikt.

Villa Opicine (FS) — Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) — Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjo (NSB/SJ)
 Helsingborg (SJ) — Kobenhavn (DSB)
 Trelleborg (SJ) — Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) — Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) — Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) — Travemünde (DB)
 Gedser (DSB) — Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) — Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) — Sentilj (JZ)
 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)
 Bad Schandau (DR) — Decin (CSD)
 Terespol (PKP) — Brest (SZD)
 Medyka (PKP) — Mostiska (SZD)
 Zebrzydowice (PKP) — Petrovice (CSD)
 Zawidow (PKP) — Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) — Lichkov (CSD)
 Čierna (CSD) — Čop (SZD)
 Komarno (CSD) — Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) — Szob (MAV)
 Rajka (MAV) — Rosovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) — Kotoriba (JZ)
 Gyékényes (MAV) — Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) — Subotica (JZ)
 Záhony (MAV) — Čop (SZD)
 Lökösháza (MAV) — Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) — Dragoman (BDZ)
 Gevgelia (JZ) — Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) — Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) — Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) — Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) — Calafat (CFR)
 Kulata (BDZ) — Promachon (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 combiné(1)

Irún — Hendaye (Espagne — France)
 Port Bou — Cerbère (Espagne — France)
 Hanko (Finlande)
 Terespol — Brest (Pologne — URSS)
 Przemyśl — Mostiska (Pologne — URSS)
 Čierna — Čop (République fédérative tchèque et slovaque — URSS)

(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.

Villa Opicine (FS) — Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) — Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjo (NSB/SJ)
 Helsingborg (SJ) — Kobenhavn (DSB)
 Trelleborg (SJ) — Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) — Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) — Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) — Travemünde (DB)
 Gedser (DSB) — Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) — Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) — Sentilj (JZ)
 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)
 Bad Schandau (DR) — Decin (CSD)
 Terespol (PKP) — Brest (SZD)
 Medyka (PKP) — Mostiska (SZD)
 Zebrzydowice (PKP) — Petrovice (CSD)
 Zawidow (PKP) — Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) — Lichkov (CSD)
 Čierna (CSD) — Čop (SZD)
 Komarno (CSD) — Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) — Szob (MAV)
 Rajka (MAV) — Rosovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) — Kotoriba (JZ)
 Gyékényes (MAV) — Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) — Subotica (JZ)
 Záhony (MAV) — Čop (SZD)
 Lökösháza (MAV) — Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) — Dragoman (BDZ)
 Gevgelia (JZ) — Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) — Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) — Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) — Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) — Calafat (CFR)
 Kulata (BDZ) — Promachon (CH)
 Vainikkala (VR) — Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) — Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) — Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) — Kamischli (CFS)

C. Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer(1)

Irún — Hendaye (Spanje — Frankrijk)
 Port Bou — Cerbère (Spanje — Frankrijk)
 Hanko (Finland)
 Terespol — Brest (Polen — USSR)
 Przemyśl — Mostiska (Polen — USSR)
 Čierna — Čop (Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek — USSR)

(1) Indien het wisselen van assen of het overladen van laadeenheden op wagens met andere spoorwijdte slechts op een van beide stations geschiedt, is dit station onderstreept.

Záhony — Čop (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)
København - Helsingborg (Danemark - Suède)
Lübeck-Travemünde - Hanko (Allemagne - Finlande)
Gedser - Rostock (Warnemünde) (Danemark - Allemagne)
Göteborg - Frederikshavn (Suède - Danemark)
Malmö - Travemünde (Suède - Allemagne)
Trelleborg - Sassnitz (Suède - Allemagne)
Ystad - Swinoujście (Suède - Pologne)
Helsinki - Gdynia (Finlande - Pologne)
Helsinki - Stockholm (Finlande - Suède)
Turku - Stockholm (Finlande - Suède)
Samsun - Constanta (Turquie - Roumanie)
Mersin - Venezia (Turquie - Italie)

Note : À 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.

Záhony — Čop (Hongrie — URSS)
Iasi — Ungeny (Roumanie — URSS)

N.B. : Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte zijn tevens grensovergangen.

D. Veerbootverbindingen of -havens die deel uitmaken van het internationale gecombineerd vervoersnet

Holyhead - Dublin (Verenigd Koninkrijk - Ierland)
Calais - Dover (Frankrijk - Verenigd Koninkrijk)
Oostende - Dover (België - Verenigd Koninkrijk)
Dunkerque - Dover (Frankrijk - Verenigd Koninkrijk)
Stanrear - Larne (Verenigd Koninkrijk)
Zeebrugge - Harwich (België - Verenigd Koninkrijk)
Zeebrugge - Dover (België - Verenigd Koninkrijk)
Puttgarden - Rodby (Duitsland - Denemarken)
København - Helsingborg (Denemarken - Zweden)
Lübeck-Travemünde - Hanko (Duitsland - Finland)
Gedser - Rostock (Warnemünde) (Denemarken - Duitsland)
Göteborg - Frederikshavn (Zweden - Denemarken)
Malmö - Travemünde (Zweden - Duitsland)
Trelleborg - Sassnitz (Zweden - Duitsland)
Ystad - Swinoujście (Zweden - Polen)
Helsinki - Gdynia (Finland - Polen)
Helsinki - Stockholm (Finland - Zweden)
Turku - Stockholm (Finland - Zweden)
Samsun - Constanta (Turkije - Roemenië)
Mersin - Venezia (Turkije - Italië)

N.B. : Veerbootverbindingen vormen tevens grensovergangen, met uitzondering van de verbindingen tussen Stanrear-Larne en Messina-Villa S. Giovanni.

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.

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 ferryboat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

PARAMÈTRES D'INFRASTRUCTURE DU RÉSEAU DES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ

BIJLAGE III

TECHNISCHE KENMERKEN VAN HET NET VAN BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER.

Inleidende opmerkingen

De parameters zijn samengvat in onderstaande tabel. De waarden in kolom A van de tabel dienen te worden beschouwd als belangrijke doeleinden, die dienen te worden bereikt in overeenstemming met nationale plannen voor de ontwikkeling van de spoorwegen. Elke afwijking van deze waarden dient als uitzondering te worden beschouwd.

De lijnen zijn verdeeld in twee hoofdcategorieën :

a) bestaande lijnen, waarop, waar passend, verbetering mogelijk is; het is vaak moeilijk en soms onmogelijk om, bij voorbeeld, hun geometrische kenmerken te wijzigen; voor die lijnen zijn de vereisten versoepeld;

b) nieuw aan te leggen lijnen.

De specificaties in onderstaande tabel zijn, waar passend, ook van toepassing op veerbootdiensten die een geïntegreerd onderdeel van het spoorwegennet uitmaken.

PARAMETERS VOOR DE INFRASTRUCTUUR VAN HET NET VAN BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire <i>Bestaande lijnen die voldoen aan de infrastructurele vereisten en lijnen die dienen te worden verbeterd of wederaangelegd</i>		Lignes nouvelles <i>Nieuwe lijnen</i>
	Actuellement — Momenteel	Objectif — Streefwaarden	
1. Nombre de voies. — <i>Aantal sporen</i>	(non spécifié) — (niet gespecificeerd)		2
2. Gabarit de chargement des véhicules — <i>Laadprofiel van voertuigen</i>	UIC B (2)		UIC C1 (2)
3. Entraxe minimal des voies (1) — <i>Minimum hartafstand tussen de sporen (1)</i>	4,0 m		4,2 m
4. Vitesse minimale de définition — <i>Nominale minimumsnelheid</i>	100 km/h (3)	120 km/h (3)	120 km/h (3)
5. Masse autorisée par essieu : — <i>Toegelaten massa per as</i> :			
Wagons ≤ 100 km/h — <i>Wagens ≤ 100 km/h</i>	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h — <i>≤ 120 km/h</i>	20 t	20 t	20 t
6. Déclivité maximale (1) — <i>Maximum helling (1)</i>	(non spécifié) — (niet gespecificeerd)		12,5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement — <i>Minimale bruikbare lengte opstelspoor</i>	600 m	750 m	750 m

(1) Ne concerne pas 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.

(1) Niet onmiddellijk van toepassing op gecombineerd vervoer, maar aanbevolen voor een doelmatig internationaal gecombineerd vervoer.

(2) UIC = Internationale Spoorwegunie.

(3) Minimumnormen voor treinen voor gecombineerd vervoer (zie bijlage IV).

Verklaring van de parameters in bovenstaande tabel

1. Aantal sporen

Lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer dienen een grote capaciteit en een grote regelmaat in de beweging te bieden.

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 C1 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 C1 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.

Het is in het algemeen alleen op lijnen met ten minste twee sporen mogelijk aan beide vereisten te voldoen; enkelsporige lijnen kunnen echter worden toegelaten indien aan de overige parameters van de Overeenkomst wordt voldaan.

2. Laadprofiel van voertuigen

Dit is het minimumlaadprofiel voor lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer.

Op de nieuwe lijnen zijn gewoonlijk slechts lage marginale investeringskosten nodig voor een groot laadprofiel. Daarom kon het profiel UIC C1 als norm gekozen worden.

De norm C1 biedt bij voorbeeld de volgende mogelijkheden :

- vervoer van wegvoertuigen voor goederenvervoer en vrachtwagencombinaties (vrachtwagen met aanhangwagen, geleed voertuig, trekker en oplegger) overeenkomstig het Europese laadprofiel in het wegvervoer (hoogte 4 m, breedte 2,50 m) op speciale wagens met een laadhoogte van 60 cm boven spoorstaafniveau;

- vervoer van gewone opleggers voor wegvervoer, 2,50 m breed en 4 m hoog, op «Taschenwagen» met normale draaistellen;

- vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog op gewone platte wagens;

- vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed, op gewone platte wagens;

- vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,60 m breed en 2,90 m hoog, op geschikte wagens.

De bestaande lijnen door bergachtige gebieden (zoals de Pyreneeën, het Centraal Massief, de Alpen, de Jura, de Apenijnen, de Karpaten, enz.) hebben veel tunnels met een laadprofiel dat overeenstemt met dat bedoeld in het Verdrag inzake de Technische Eenheid, of een laadprofiel dat iets hoger is in het hart van het spoor. Het is in bijna alle gevallen economisch en financieel gezien onmogelijk dit te vergroten tot de UIC-norm C1.

Voor deze lijnen is daarom de UIC-norm B gekozen, aangezien deze onder meer de volgende mogelijkheden biedt :

- vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog, op platte containerwagens met een laadvloer die 1,18 m boven spoorstaafniveau ligt;

- vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed en 2,60 m hoog, op gewone platte wagens (laadvloer op een hoogte van 1,246 m)

- vervoer van opleggers op «Taschenwagen»;

- vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,60 m breed en 2,90 m hoog, op speciale diepladers;

De meeste bestaande lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer bieden ten minste een laadprofiel volgens de UIC-norm B. Voor de overige lijnen vereist de verbetering ter verkrijging van dit profiel algemeen beschouwd geen grote investeringen.

4. Nominale minimumsnelheid

De nominale minimumsnelheid bepaalt de geometrische kenmerken van het baanvak (straal van bogen en hellingen), de veiligheidsinrichtingen (remafstanden) en de remcoëfficiënt van het rollend materieel.

5. Toegestane massa per as

Dit is de toegestane massa per as die lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer zouden moeten kunnen dragen.

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.

6. 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).

De lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer zouden in staat moeten zijn het verkeer van de meest geavanceerde bestaande en toekomstige voertuigen te verwerken, in het bijzonder :

wagens met een massa per as van 20 ton, hetgeen overeenkomt met UIC-klasse C; een wagenmassa per as van 22,5 ton tot 100 km/u is aangenomen, in overeenstemming met recente UIC-besluiten. De beperking van de massa per as tot 20 ton voor een snelheid van 120 km/u stemt overeen met de UIC-voorschriften.

De aangegeven waarden voor de massa's per as zijn waarden voor een wieldiameter van niet minder dan 840 mm, in overeenstemming met de UIC-voorschriften.

6. Minimale bruikbare lengte opstelspoor.

De minimale bruikbare lengte van de opstelsporen op lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer is van belang voor treinen voor gecombineerd vervoer (zie Bijlage 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) à 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) à 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.

BIJLAGE IV

DOELTREFFENDHEIDSPARAMETERS/OORTREINEN EN MINIMUMNORMEN VOOR DE INFRASTRUCTUUR

A. Vereisten voor doelmatige diensten voor het internationaal gecombineerd vervoer

1. Teneinde een doelmatige en vlotte vervoersstroom te kunnen waarborgen, zoals vereist door de moderne methoden van productie en distributie van goederen, moeten de diensten voor internationaal gecombineerd vervoer in het bijzonder aan de volgende vereisten voldoen :

a) vertrek/aankomst overeenkomstig de eisen van de klant (met name late sluitingsuren voor het laden en snelle terbeschikkingstelling van de goederen), regelmatige diensten;

b) snelheid van het vervoer van deur-tot-deur, hoge mate van stiptheid, betrouwbare tijdsduur vervoer;

c) betrouwbare en gepaste informatie over de vervoersformaliteiten, eenvoudige documentatie, gering schaderisico;

d) het vermogen om alle soorten standaardcontainers en alle laadeenheden te vervoeren die vervoerd kunnen worden in het internationaal Europees wegvervoer. In dit verband dienen de te voorziene ontwikkelingen inzake gewicht en afmetingen van laadeenheden in aanmerking te worden genomen.

2. Aan deze vereisten zou moeten worden voldaan door :

a) een hoge vervoerssnelheid (gemeten van de plaats van vertrek tot de plaats van bestemming, met inbegrip van alle stops), die ongeveer gelijk dient te zijn aan, of zo mogelijk hoger dan, die van het wegvervoer van vertrek- tot eindpunt;

b) het gebruik van uren waarop de bestemmingen niet werken (bijv. vervoer 's nachts) teneinde de goederen in de ouchtenduren beschikbaar te kunnen stellen, zoals de klanten dat wensen;

c) geschikte en voldoende uitrusting en infrastructureel vermogen (bijv. voldoende laadprofiel);

d) indien mogelijk, rechtstreekse treinen (dat wil zeggen dat zendingen onderweg niet of zo weinig mogelijk op andere treinen worden overgeladen);

e) organisatorische maatregelen ter verbetering van de vervoersstroom door gebruikmaking van moderne telecommunicatiesystemen.

3. Teneinde aan de hierboven beschreven vereisten te voldoen, dienen treinen en infrastructurele voorzieningen van een bevredigende doelmatigheid te zijn, dat wil zeggen dat zij aan bepaalde minimumvoorwaarden dienen te voldoen, die door alle betrokken autoriteiten op een gegeven vervoersverbinding dienen te worden nageleefd.

4. De onderstaande functioneringsparameters en -normen zijn vastgesteld met name voor grote volumes internationaal vervoer, dus voor verbindingen met geregeld verkeer van rechtstreekse treinen of met ten minste grotere groepen wagens. Vervoer per enkele wagen of vormen van bijzonder vervoer kunnen nog steeds met conventionele goederentreinen worden verricht, indien dit beantwoordt aan de behoeften van de betrokken klant en van de betrokken spoorwegmaatschappijen.

B. Paramètres de performances des trains

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

Normes minimales	Actuellement	Objectifs(*)
Vitesse minimale de définition .	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 m.	750 mètres
Poids des trains	1200 t.	1500 tonnes
Charge par essieu (wagons) . .	20 t.	20 tonnes (22,5 tonnes 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 des 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. Doeltreffendheidsparameters van treinen.

5. Treinen die worden gebruikt voor het internationaal gecombineerd vervoer dienen te voldoen aan de volgende minimumnormen :

	Momenteel	Streefwaarden(*)
Nominale minimumsnelheid .	100 km/u	120 km/u
Treinlengte	600 m.	750 m.
Treingewicht	1200 t.	1500 t.
Asdruk (wagens)	20 t.	20 t. (22,5 t. bij een snelheid van = 100 km/u)

(*) Deze waarden zouden rond het jaar 2000 bereikt moeten zijn. Hiermee wordt niet uitgesloten dat in een eerder stadium hogere normen worden bereikt, zolang deze de internationale ontwikkeling van gecombineerd vervoer niet hinderen.

Wanneer er geen rechtstreekse treinen kunnen samengesteld worden, zouden de treinen, zo mogelijk, moeten samengesteld zijn uit een beperkt aantal groepen wagens waarvan alle eenheden dezelfde bestemming zouden hebben. In de mate van het mogelijke zouden er onderweg geen technische haltes of controles bij grensovergangen mogen zijn.

6. Het rollend materieel dient te voldoen aan bovenstaande normen betreffende snelheid en asdruk en alle laadeenheden te kunnen vervoeren waarmee uit een oogpunt van gewicht en afmetingen rekening dient te worden gehouden.

7. De treinen voor gecombineerd vervoer dienen beschouwd te worden als treinen met de hoogste prioriteit. Hun dienstregeling dient zodanig te worden opgevat dat kan worden voldaan aan de behoeften van de klant inzake betrouwbare en geregelde vervoersdiensten.

C. Minimumnormen voor de spoorlijnen

8. Spoorlijnen die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, dienen een behoorlijke treincapaciteit per dag te hebben om wachttijden voor treinen in het gecombineerd vervoer te voorkomen. Deze treinen dienen geen vertraging door rusturen op te lopen.

9. Voor de modernisering van spoorlijnen gelden de in Bijlage III aangegeven infrastructurele parameters.

D. Minimumnormen voor terminals.

10. Voor een doelmatige behandeling van zendingen op terminals gelden de volgende vereisten :

a) het tijdsverloop tussen het laatste tijdstip van aanneming van goederen en het vertrek van het treinen aan de ene kant, en tussen de aankomst van treinen en de beschikbaarheid van wagens voor het lossen van de laadeenheden aan de andere kant, mag niet meer zijn dan een uur, tenzij op een andere wijze aan de wensen van de klant aangaande het laatste tijdstip van aanneming of de beschikbaarstelling van goederen kan worden voldaan;

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 :

— à 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 perdre 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 trans-

b) de wachttijden voor wegvoertuigen die laadeenheden afleveren of ophalen, dienen zo kort mogelijk te zijn (maximum 20 minuten);

c) het terminalterrein dient zodanig te worden gekozen dat het :

— vanuit de economische centra gemakkelijk en snel over de weg te bereiken is;

— binnen het spoorwegnet goede verbindingen heeft met lange-afstandslijnen en, voor vervoersverbindingen met verkeer van groepen wagens, een goede toegang biedt tot de snelle vrachtreinen voor gecombineerd vervoer.

11. De hieronder gegeven minimumnormen voor tussenliggende stations hebben eveneens betrekking op de stations van vertrek en van aankomst.

E. Minimumnormen voor tussenliggende stations.

12. Haltes die treinen voor gecombineerd vervoer onderweg, om technische of operationele redenen maken, bij voorbeeld bij rangeerstations voor het uitwisselen van groepen wagens of van stations voor het wisselen van de spoorwijdte, dienen tegelijkertijd te worden gebruikt voor de uitvoering van werkzaamheden die anders extra haltes zouden vereisen (bijv. grenscontroles, wisselen van locomotief). De infrastructuur van die tussenliggende stations dient aan de volgende vereisten te voldoen :

— Over voldoende treincapaciteit per dag op aanvoerlijnen beschikken om vertraging van treinen in gecombineerd vervoer te vermijden.

Bij de in- en uitgangen van aanvoerlijnen dient het mogelijk te zijn dat de treinen er zonder vertraging op te lopen in- en uitrijden. Hun capaciteit dient ruim genoeg te zijn om vertraging van treinen voor gecombineerd vervoer bij aankomst of vertrek te voorkomen;

— Over voldoende spoorcapaciteit beschikken voor de diverse typen spoor, zoals vereist is voor de specifieke werkzaamheden die op een station worden verricht, met name voor de aankomst/vertreksporen, de vormingssporen, de rangeersporen en de uitlaalsporen, de laadsporen en de sporen voor het wijzigen van de spoorwijdte.

De bovengenoemde sporen dienen een laadprofiel te hebben dat overeenkomt met dat van de te gebruiken spoorlijnen (UIC B of UIC C1).

De spoorlengte dient voldoende te zijn om plaats te bieden aan volledige treinen voor gecombineerd vervoer.

Bij elektrische tractie dienen de sporen toegankelijk te zijn voor elektrische tractievoertuigen (op grensstations : voor elektrische tractievoertuigen van de desbetreffende aansluitende spoorwegmaatschappij).

De capaciteit voor het overladen, wisselen van groepen wagens, wijzigen van de spoorwijdte en de grenscontrole dient zodanig te zijn dat wordt gewaarborgd dat de noodzakelijke haltes van zo kort mogelijke duur kunnen zijn.

a) Stations voor het uitwisselen van groepen wagens.

13. Gecombineerd vervoer wordt, indien mogelijk, uitgevoerd door rechtstreekse treinen tussen het verzendende en het ontvangende station. Indien dit economisch niet leefbaar is door het kleine volume zendingen en indien het overladen van zendingen in

port combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupe 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'arrêt 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 œuvre :

— 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);

gecombineerd vervoer daarom onvermijdelijk is, dient dit ten minste per groep wagens te gebeuren. De benodigde tijd voor de uitvoering van deze taken mag telkens niet langer zijn dan 30 minuten. Dit kan worden bereikt door een passende samenstelling van treinen (die zo lang mogelijke afstanden dienen te overbruggen, ook over grenzen heen) samen met een goede infrastructuur op stations waar groepen wagens worden gewisseld.

b) Grensovergangen.

14. Treinen voor gecombineerd vervoer dienen zo ver mogelijk te rijden, over de grenzen heen, tot een station waar het wisselen van groepen wagens hoe dan ook noodzakelijk is of tot hun eindbestemming, zonder onderweg te hoeven stoppen. Zo veel mogelijk wordt er bij de grens niet gestopt of, indien dit onvermijdelijk is, slechts zeer kort (niet langer dan 30 minuten). Dit wordt bereikt door :

het werk dat gewoonlijk aan de grens wordt verricht, achterwege te laten of, indien dit niet mogelijk is, dit te verschuiven naar plaatsen in het binnenland waar de treinen hoe dan ook moeten stoppen om technische en/of administratieve redenen;

slechts eenmaal te stoppen op gemeenschappelijke grensstations.

c) Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte.

15. Om aan de vereisten terzake te kunnen voldoen, dienen tijd en kostenbesparende procedures te worden ontwikkeld. Bij het overladen van laadeenheden op wagens met een andere spoorwijdte, dienen de vereisten die hierboven zijn ontwikkeld voor de overslag op terminals op dezelfde wijze te worden toegepast. De haltes op stations voor het wijzigen van de spoorwijdte dienen zo kort mogelijk te zijn. Het beschikbare vermogen voor dit wijzigen van de spoorwijdte of voor deze overslag dient voldoende te zijn om te waarborgen dat de haltes kort zijn.

d) Veerbootverbindingen/-havens.

16. De vervoersdiensten dienen aan te sluiten op de aangeboden veerbootdiensten. Haltes in de havens voor zendingen in gecombineerd vervoer dienen zo kort mogelijk te zijn (indien mogelijk niet langer dan een uur). Behalve door een goede infrastructuur van het overlaadstation en goede veerboten (zie paragraaf 17 hieronder) dient dit resultaat te worden bereikt door middel van de volgende maatregelen :

— toepassing van de in paragraaf 14 genoemde vereisten voor de nodige maatregelen betreffende grenscontrole;

— coördinatie van de dienstregelingen voor veerboten en spoorwegen en snelle voorafgaande verstrekking van inlichtingen teneinde het laden van de schepen en/of het samenstellen van de treinen te versnellen.

17. Veerboten die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, dienen aan de volgende vereisten te voldoen :

— vaartuigen met passende afmetingen en van het gepaste type zoals vereist door de gebruikte laadeenheden/goederenwagens;

— snel laden en lossen van de veerboten en opslag van de laadeenheden/wagens in overeenstemming met de vereisten van het aansluitende vervoer per spoor (scheiding van goederenvervoer enerzijds en passagiersvervoer en/of wegvervoer anderzijds, waar passend);

— 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.

— indien de laadeenheden gedurende de overvaart op de wagens blijven, dienen veerboten gemakkelijk toegankelijk te zijn, en zouden tijdrovende rangeerwerkzaamheden overbodig moeten zijn. Laadprofiel, massa per as, enz. dienen te voldoen aan de in Bijlage III beschreven parameters voor spoorwegen;

— indien het overladen van laadeenheden zonder wagens moet gebeuren, dient het eventueel noodzakelijke wegvervoer tussen de veerbootterminal en de spoorwegterminal te worden gekenmerkt door korte afstanden en goede wegverbindingen.

AVANT-PROJET DE LOI SOUMIS À L'AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Projet de loi portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et aux Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991

Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et les Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1 février 1991, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET VOORGELEGD AAN HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

Wetsontwerp houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en met de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991, zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 28 janvier 1998, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991», a donné le 11 mars 1998 l'avis suivant :

Observation préalable

Il apparaît des documents transmis par le fonctionnaire délégué que les trois Gouvernements de Régions se sont prononcés favorablement, en octobre 1995, sur le projet de loi portant assentiment à l'accord AGTC.

L'attention de l'auteur de l'avant-projet doit cependant être attirée sur le fait que les Gouvernements de Régions auraient dû être associés à l'élaboration ou à la signature de l'Accord lui-même qui a été conclu le 1^{er} février 1991, soit à une date postérieure à l'entrée en vigueur de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, lequel dispose que les Exécutifs des Régions seront associés :

«à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport;».

En effet, des prescriptions techniques sont contenues dans l'annexe III de l'Accord à laquelle renvoie l'article 3 qui est directement applicable, aucune réglementation interne ne semblant nécessaire pour permettre son application (1)(2).

Mettre en œuvre la procédure d'association après la signature de l'Accord rend cette formalité sans objet.

(1) Cet article dispose : «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.»

(2) Sur la nécessité d'associer les Régions lors de l'élaboration du traité voir : Avis L. 24.106/9 donné le 29 novembre 1995 par la section de législation du Conseil d'État sur un projet de loi «portant approbation de la Convention entre le Royaume de Belgique et le Royaume des Pays-Bas portant réglementation de la navigation et des activités de loisirs sur la Meuse mitoyenne, signée à Bruxelles le 6 janvier 1993». Avis L. 25.576/9 donné le 2 octobre 1996 par la section de législation du Conseil d'État sur un projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République algérienne démocratique et populaire relatif aux transports routiers internationaux et de transit de voyageurs et de marchandises et Protocole, signés à Bruxelles le 29 mars 1994». Avis L. 25.609/9 donné le 16 décembre 1996 par la section de législation du Conseil d'État sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la République socialiste du Vietnam, relatif au transport aérien, et annexe, signé à Bruxelles le 21 octobre 1992».

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 28 januari 1998 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijhorende voorzieningen (AGTC), en Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Geneve op 1 februari 1991», heeft op 11 maart 1998 het volgende advies gegeven :

Voorafgaande opmerking

Uit de stukken die de gemachtigde ambtenaar aan de Raad van State heeft bezorgd, blijkt dat de drie Gewestregeringen zich in oktober 1995 gunstig hebben uitgesproken over het ontwerp van wet houdende instemming met de AGTC-overeenkomst.

Toch moet de steller van het voorontwerp erop attent worden gemaakt dat de Gewestregeringen hadden moeten worden betrokken bij het ontwerpen of ondertekenen van de Overeenkomst zelf die op 1 februari 1991 is gesloten, dit wil zeggen, na de inwerkingtreding van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat bepaalt dat de Gewestregeringen worden betrokken bij :

«het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen;».

Er zijn immers technische voorschriften vervat in bijlage III bij de Overeenkomst waarnaar wordt verwezen in artikel 3 dat rechtstreeks van toepassing is, daar geen enkele interne regelgeving noodzakelijk lijkt om de toepassing ervan mogelijk te maken (1)(2).

De procedure van het erbij betrekken van de Gewestregeringen instellen na de ondertekening van de Overeenkomst, maakt dat vormvoorschrift doelloos.

(1) Dat artikel bepaalt : «De spoorlijnen van het internationaal gecombineerd vervoer dienen te zijn in Bijlage III bij deze Overeenkomst beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden die worden verricht overeenkomstig nationale programma's met de bepalingen van die bijlage in overeenstemming te worden gebracht.»

(2) Omtrent de verplichting om de Gewesten bij het opstellen van het verdrag te betrekken, zie :

Advies L. 24.106/9 van 29 november 1995 van de afdeling wetgeving van de Raad van State over een ontwerp van wethoudende goedkeuring van de Overeenkomst tussen het koninkrijk België en het Koninkrijk der Nederlanden tot regeling van het scheepvaartverkeer en van de recreatie op de gemeenschappelijke Maas, ondertekend te Brussel op 6 januari 1993».

Advies L. 25.576/9 van 2 oktober 1996 van de afdeling wetgeving van de Raad van State over een ontwerp van wet «houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de democratische volksrepubliek Algerije betreffende het internationale wegvervoer en het transitvervoer van personen en goederen en Protocol, ondertekend te Brussel op 29 maart 1994».

Advies L. 25.609/9 van 16 december 1996 van de afdeling wetgeving van de Raad van State over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Socialistische Republiek Vietnam inzake luchtvervoer, en bijlage, ondertekend te Brussel op 21 oktober 1992».

Par ailleurs, le fait que les régions seraient ultérieurement associées aux procédures d'amendement prévues aux articles 14 à 16 inclus de l'Accord ne peut couvrir l'absence d'association initiale.

En l'espèce, le danger consiste en ce que la violation de l'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale précitée pourrait être invoquée, lors d'un litige, devant la Cour d'arbitrage (1).

*
* *

L'avant-projet appelle les deux observations d'ordre légistique suivantes :

1. Dans l'intitulé, il y a lieu d'écrire : « ... et aux Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991. ».

2. À l'article 2, il y a lieu d'écrire : « ... et les Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1^{er} février 1991, ... ».

La chambre était composée de :

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

MM. C. WETTINCK, P. LIENARDY, conseillers d'État;

MM. F. DELPEREE, J.-M. FAVRESSE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, auditeur adjoint.

La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. A. LEFEBVRE, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le Greffier,

M. PROOST.

Le Président,

R. ANDERSEN.

Dat de Gewestregeringen later worden betrokken bij de procedures tot wijziging bepaald in de artikelen 14 tot en met 16, kan de aanvankelijke lacune terzake overigens niet aanvullen.

In casu bestaat het gevaar dat naar aanleiding van een geschil de schending van artikel 6, § 4, 3^o, van de voormelde bijzondere wet bij het Arbitragehof kan worden aangevoerd (1).

*
* *

Bij het voorontwerp zijn de volgende twee wetgevingstechnische opmerkingen te maken :

1. In het opschrift behoort te worden geschreven : « ... en met de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991. ».

2. In artikel 2 behoort te worden geschreven : « ... en de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991, ... ».

De kamer was samengesteld uit :

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

De heren C. WETTINCK, P. LIENARDY, staatsraden;

De heren F. DELPEREE, J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. DETROUX, adjunct auditeur.

De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer A. LEFEBVRE, adjunct referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De Griffier,

M. PROOST.

De Voorzitter,

R. ANDERSEN.

(1) L'article 124bis de la loi spéciale sur la Cour d'arbitrage range en effet les procédures de collaboration, telle que l'association, parmi les règles répartitrices de compétence dont la Cour d'arbitrage doit assurer le respect. L'article 6, § 4, 3^o, de la loi spéciale, est donc une norme visée par l'article 142 de la Constitution.

(1) Artikel 124bis van de bijzondere wet op het Arbitragehof brengt de samenwerkingsprocedures, zoals de betrokkenheid, onder bij de bevoegdheidsverdelende regels voor de inachtneming waarvan het Arbitragehof moet zorgen. Artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet is dus een rechtsregel bedoeld in artikel 142 van de Grondwet.