

## CH\_VB 30005229 vom 24. Oktober 1986

Bundesverwaltung, 1986-10-24, DE

Quelle: [https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch\\_vb\\_\\_td\\_class\\_\\_metadataCell\\_\\_30005229\\_\\_td\\_](https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__30005229__td_)

FR: CH\_VB 30005229 du 24 octobre 1986

IT: CH\_VB 30005229 del 24 ottobre 1986

### Erwägungen

#### E. 26

octobre 1993 2812 Règlement des fonctionnaires (1) 2819 Règlement des employés 2825 Horaire de travail dans l'administration fédérale 2827 Administration de l'armée (OAA—DMF). O du DMF 2828 Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes (OPerFI) 2835 Infirmités congénitales (OIC) 2836 Interdiction temporaire d'importation et de transit d'animaux à onglons et de produits animaux en provenance d'Italie. 0 (1/93) Grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) 2837 —Arrêté fédéral 2838 —Accord européen 2870 Transports internationaux par route. Accord avec le Maroc 2811

Règlement des fonctionnaires (1) Modification du le" septembre 1993 Le Conseil fédéral suisse arrête: I Le règlement des fonctionnaires (1), du 10 novembre 1959(1), est modifié comme il suit: Suppression de certains termes 1 Dans l'article premier, 2e alinéa, les termes «de l'Entreprise des postes, télé- phones et télégraphes» sont supprimés. 2 Dans les articles 3, 10, 12, 3e alinéa, 17, 3e alinéa, 19, 6e alinéa, 20, 2e alinéa, 27, 2e alinéa, 49, 2e alinéa, et 50, 4e alinéa, les termes «et la Direction générale de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes» sont supprimés. Art. 1e, 1er al., troisième tiret Abrogé Art. 2, 1" et 3e al., troisième phrase 1 La mise au concours dans le bulletin des places vacantes de la Confédération «Die Stelle, L'emploi, Il posto» est considérée comme mise au concours public. 3 ... (troisième phrase) Abrogée Art. 7 (8) Lieu de service, domicile, état civil; obligation de renseigner l'ad- ministration 1 Est réputé lieu de service le lieu que l'autorité qui nomme assigne au fonction- naire. 2 Sous réserve du 3e alinéa, l'autorisation d'élire domicile hors du lieu de service est considérée comme accordée pour tout le territoire suisse. 3 Lorsque le service l'exige, l'autorité qui nomme peut imposer des conditions au fonctionnaire qui veut élire domicile hors du lieu de service ou prescrire à un fonctionnaire d'élire domicile au lieu de service ou dans ses environs. 1) RS 172.221.101 2812 1993 —591

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 4 Le fonctionnaire est tenu d'indiquer à l'office dont il dépend son état civil et son adresse, ainsi que tous les faits déterminants pour le calcul de sa rétribution; il doit signaler sans retard tout changement intervenu. 5 Le Conseil fédéral édicte des prescriptions spéciales pour le personnel instruc- teur. Art. 7a (9) Déplacement, attribution d'une autre occupation Le déplacement ou l'attribution d'une autre occupation pour des raisons de service ou d'ordre économique doit être annoncé suffisamment tôt au fonction- naire. I e déplacement doit être notifié sous forme de décision. Art. 8, 2e al., première phrase 2 Lorsque des circonstances particulières telles que les saisons ou les conditions météorologiques nécessitent une prolongation de la durée du travail, les départe- ments et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances, ainsi que la Direction générale des douanes peuvent prolonger la durée de la

semaine de travail de quatre heures au plus... Art. 8a, 1e' et 2e al., let. a et b 1L'horaire de travail des fonctionnaires des départements, du Conseil des EPF et de la Direction générale des douanes ainsi que des directions d'arrondissement des douanes est fixé dans l'ordonnance du 26 mars 1980) réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale. 2 Au demeurant, l'horaire de travail est fixé après consultation des fonctionnaires par: a. La Direction générale des douanes, selon les normes de la loi sur la durée du travail pour les fonctionnaires: 1 .Des bureaux de douane; 2 .Du corps des gardes-frontière, dans la mesure où le service le permet; b. Les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances et la Direction générale des douanes, pour les fonctionnaires dont la durée de la semaine de travail est fixée à part (art. 8, 2e al.). Art. 8b, 7 al. 7 Les dispositions de la loi sur la durée du travail concernant l'accomplissement et la compensation des heures supplémentaires sont applicables aux fonctionnaires dont l'horaire de travail est fixé selon les normes de cette loi. 1) RS 172.221.122 2813

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 Art. 9, 5e, 6e et 9e al. 5Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent la compensation des jours de repos, lorsque les nécessités du service empêchent de suspendre le travail les dimanches et jours fériés. 6Abrogé 9 Le Département fédéral des finances fixe notamment: a. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordés aux agents occupés à temps partiel; b. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordé en cas d'absence du service; c. La fermeture de bureaux et d'entreprises la veille ou le lendemain des jours fériés et la compensation intégrale des heures de travail ainsi supprimées. Art. 13, 4e al., deuxième phrase 4 ... La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les fonctionnaires qu'elle nomme. Art. 13a, 3e al., deuxième phrase 3 ... Les départements, le Conseil des EPF ou la Direction générale des douanes sont compétents en la matière. Art. 15, 5e al., deuxième phrase 5 ... Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent les modalités. Art. 19, 1" al. 1 Sont réputés bureaux, au sens de l'article 20 de la loi sur le statut, les bureaux de douane principaux et secondaires. Art. 21, 3e al., deuxième phrase 3 ... La Direction générale des douanes est compétente, en ce qui la concerne, à l'égard des fonctionnaires dont la nomination est de son ressort. Art. 23, 2e al., let. d, 3e al., troisième phrase 2 d. Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes peuvent aménager le système d'appréciation à leur gré. Ils règlent les dérogations à la lettre b. Ils peuvent déléguer cette attribution à des offices subordonnés. 2814

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 3 . . . Le Conseil des EPF, la Direction générale des douanes et les tribunaux fédéraux règlent cette compétence chacun dans son ressort. Art. 32, let. a et b, ch. 3, et let. d, ch. 2 Les autorités de recours sont: a. Les offices des départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes pour les décisions des services qui leur sont subordonnés; 3. Abrogé d. 2. Décisions rendues en première instance ou sur recours par les départements et décisions de première instance de la Chancellerie fédérale; Art. 37, 2e al., let. d Abrogée Art. 40, 5e al., deuxième phrase 5 ... Les tribunaux fédéraux règlent la compétence chacun dans son ressort. Art. 42, 1' al., première phrase 1 Le fonctionnaire dont le lieu de service est situé dans la zone limitrophe étrangère a droit à une allocation de séjour à l'étranger... Art. 44, 2e al., deuxième phrase Abrogée Art. 47, 3e al., deuxième phrase et 8e alinéa, phrase introductive 3 . . . Les offices fédéraux, la Chancellerie fédérale, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident. 8Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, en accord avec le Département fédéral des finances, le droit à l'indemnité dans les

cas justifiant le versement d'indemnités dérogeant à celles prévues au 2<sup>e</sup> alinéa, notamment: Art. 49, 4<sup>e</sup> al., troisième phrase 4 . . . Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent la compétence chacun dans son ressort. 2815

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 Art. 49a, 2<sup>e</sup> al. 2 Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes délimitent le cercle des fonctionnaires ayant droit à l'indemnité et règlent les cas particuliers d'entente avec le Département fédéral des finances. Art. 50, al. 26" et 3 2bis Les fonctionnaires qui effectuent des voyages de service par les moyens de transport publics, avec leur voiture privée ou comme passagers dans un véhicule de service sans accomplir de travail n'ont en règle générale pas droit à l'indemnité. Cette disposition ne s'applique pas aux fonctionnaires dont l'horaire de travail est fixé selon les principes de la loi sur la durée du travail. 3 Aux fonctionnaires dans les entreprises industrielles, un supplément de 50 pour cent du traitement converti à l'heure est versé pour service du dimanche et de nuit au sens des ter et 2<sup>e</sup> alinéas. Sont exceptés les fonctionnaires des services administratifs ou techniques. Art. 52, 3<sup>e</sup> al., deuxième phrase Abrogée Art. 53, 3<sup>e</sup> al., première phrase 3 Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident, chacun en ce qui le concerne, si les conditions requises-pour le versement de l'indemnité sont remplies et en fixent le montant... . Art. 54, 3<sup>e</sup> al., première phrase 3 Les primes et récompenses sont octroyées et leur montant est fixé par les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes... . Art. 55, 3<sup>e</sup> al., quatrième phrase, 6<sup>e</sup> al., dernière phrase, et 9<sup>e</sup> al., deuxième phrase 3. . . Les tribunaux fédéraux statuent sur les cas qui sont de leur ressort. 6 . . . Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit du fonctionnaire, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé. 9. . . La Direction générale des douanes règle la compétence dans son ressort. Art. 57, 7<sup>e</sup> al., deuxième phrase Abrogée 2816

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 Art. 58, 4<sup>e</sup> et 7<sup>e</sup> al., troisième phrase 4 La gratification est octroyée sous la forme d'un montant en espèces, d'un congé payé ou d'une combinaison des deux possibilités, après que le fonctionnaire a été entendu. Le Département fédéral des finances règle les modalités. 7 . . . La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les fonctionnaires qu'elle nomme. Art. 59, 4<sup>e</sup> al., deuxième phrase Abrogée Art. 61, 5<sup>e</sup> al., première phrase 5 Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, chacun dans son ressort, la compétence pour l'octroi de congés... . Art. 62, 2<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> al. 2 L'imputation des prestations d'assurance est réglée comme il suit: a .Les rentes et indemnités journalières versées par l'assurance militaire, la CNA ou une autre assurance-accidents obligatoire sont imputées sur les droits prévus au ter alinéa; b .Les rentes et indemnités journalières versées par l'AI (y compris le supplément de réadaptation) ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au 1<sup>er</sup> alinéa, elles dépassent le gain annuel dont le fonctionnaire a vraisemblablement été privé. La part d'enfant qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée. Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit du fonctionnaire, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé; c .Les rentes de l'AVS ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au l e i alinéa, elles dépassent le gain annuel considéré. La part des rentes d'orphelin qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée; d .Les revenus touchés par le fonctionnaire qui a recouvré totalement ou partiellement sa capacité de travail seront imputés par analogie, conformément à l'article 13, Zef alinéa, lettre c, des statuts de la CFA. to La Direction générale des douanes fixe les prestations de la Confédération dans les

limites des far à 7e alinéas et règle les attributions dans son ressort. Art. 65, troisième phrase Abrogée 2817

Règlement des fonctionnaires (1) RO 1993 Art. 66, le' al., première phrase 1 Lorsque, tout en restant dans l'administration générale de la Confédération, un fonctionnaire souhaite changer d'office, il n'y a pas lieu de résilier les rapports de service... . Art. 73, 1er al., phrase introductive, et ele al. 1 Sont compétents pour représenter la Confédération dans les actions visant à obtenir des prestations pécuniaires dérivant des rapports de service, intentées par la Confédération ou contre elle: 1 Abrogé Art. 76, let. p et y L'Office fédéral du personnel a les attributions suivantes: p. il entretient des relations avec les organes dirigeants des associations du personnel fédéral et dirige les pourparlers menés avec celles-ci. Réserve est faite des pourparlers que les départements, la Direction générale des douanes et le Conseil des EPF engagent dans leur ressort respectif; v. il assure la coordination des questions fondamentales inhérentes aux rap- ports de service. Art. 78, 2e al. 2 La Direction générale des douanes édicte, d'entente avec le Département fédéral des finances, les dispositions de détail concernant l'organisation de commissions du personnel pour son administration. II La présente modification entre en vigueur le 1e1 octobre 1993. loi septembre 1993 N36269 2818 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Ogi Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Règlement des employés Modification du 1er septembre 1993 Le Conseil fédéral suisse arrête: 1 Le règlement des employés, du 10 novembre 1959), est modifié comme il suit: Suppression de certains termes 1 Dans les articles 12a, le' alinéa, 13, 5e alinéa, 18a, 3e alinéa, 20, 6e alinéa, 56, 4e alinéa, 61, 3e alinéa, 69, 2e alinéa, lettre d, et 71, 5e alinéa, les termes «la Direction générale des PTT» sont supprimés. 2 Dans les articles 14, 17, 5e alinéa, 22, 3e alinéa, 27, 5e alinéa, 29, 3e alinéa, 56, 2e alinéa, 56a, 3e alinéa, et 57, 4e alinéa, les termes «et la Direction générale de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes» sont supprimés. Art. le; 1er al., premier tiret, et 2e al. —département, les départements et la Chancellerie fédérale, sans l'Administra- tion des douanes; 2 Le présent règlement est applicable aux employés des départements, du Conseil des EPF, de l'Administration des douanes, ainsi qu'à ceux des tribunaux fédéraux, sous réserve des prescriptions particulières adoptées par le Département fédéral des finances. Art. 5, 4e al. 4 La Direction générale des douanes nomme les employés dans son ressort. Elle peut déléguer cette compétence à des services subordonnés. Art. 6, 2e aL, deuxième phrase 2 . . . L'admission d'étrangers requiert l'assentiment du département, du Conseil des EPF ou de la Direction générale des douanes. 1) RS 172.221.104 1993 —593 2819

Règlement des employés RO 1993 Art. 10 1 Est réputé lieu de service le lieu que l'autorité qui nomme assigne à l'employé. 2 Sous réserve du 3e alinéa, l'autorisation d'élire domicile hors du lieu de service est considérée comme accordée pour tout le territoire suisse. 3 Lorsque le service l'exige, l'autorité qui nomme peut imposer des conditions à l'employé qui veut élire domicile hors du lieu de service ou prescrire à un employé d'élire domicile au lieu de service ou dans ses environs. a L'employé est tenu d'indiquer à l'office dont il dépend son état civil et son adresse, ainsi que tous les faits déterminants pour le calcul de sa rétribution; il doit signaler sans retard tout changement intervenu. Art. 11 1 L'employé peut être déplacé en tout temps à un autre lieu de service ou être chargé d'autres travaux répondant à ses aptitudes, lorsque le service ou l'emploi rationnel du personnel l'exige. 2 Le déplacement ou l'attribution d'une autre occupation pour des raisons de service ou d'ordre économique doit être annoncé suffisamment tôt à l'employé. Le déplacement doit être notifié sous forme de

décision. Art. 12 2e al., première phrase 2 Lorsque des circonstances particulières telles que les saisons ou les conditions météorologiques nécessitent une prolongation de la durée du travail, les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances, ainsi que la Direction générale des douanes peuvent prolonger la durée de la semaine de travail de quatre heures au plus... . Art. 12a, 2' al. 2 Au demeurant, l'horaire de travail est fixé après consultation des employés par: a. La Direction générale des douanes, selon les normes de la loi sur la durée du travail pour les employés: 1 .Des bureaux de douane; 2 .Du corps des gardes-frontière, dans la mesure où le service le permet; b. Les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances et la Direction générale des douanes, pour les employés dont la durée de la semaine de travail est fixée à part (art. 12, 2e al.). Art. 12b, 7e al. 7 Les dispositions de la loi sur la durée du travail concernant l'accomplissement et la compensation des heures supplémentaires sont applicables aux employés dont l'horaire de travail est fixé selon les normes de cette loi.

2820

Règlement des employés RO 1993 Art. 13, 6e et 9e al. 6Abrogé 9 Le Département fédéral des finances fixe notamment: a .Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordés aux agents occupés à temps partiel; b .Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordé en cas d'absence du service; c .La fermeture de bureaux et d'entreprises la veille ou le lendemain des jours fériés et la compensation intégrale des heures de travail ainsi supprimées. Art. 18, 5e al., deuxième phrase 5 . . . La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les employés qu'elle nomme. Art. 35, 1er al., première phrase I Les départements, la Chancellerie fédérale, les tribunaux fédéraux, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes peuvent infliger toutes les mesures disciplinaires... . Art. 39, let. a et b, ch. 3, et let. d, ch. 2 Les autorités de recours sont: a. Les offices des départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes pour les décisions des services qui leur sont subordonnés; 3. Abrogé 2. Décisions rendues en première instance ou sur recours par les départements et décisions de première instance de la Chancellerie fédérale; Art. 44, 2e al., let. d Abrogée Art. 48, 7 al., deuxième phrase ... Les tribunaux fédéraux règlent la compétence chacun dans son ressort. Art. 49b s, première phrase L'employé dont le lieu de service est situé dans la zone limitrophe étrangère a droit à une allocation de séjour à l'étranger... . 2821 0

Règlement des employés RO 1993 Art. 51, 4e al., deuxième phrase Abrogée Art. 54, 3e al., deuxième phrase, et 8e al., phrase introductive 3 . . . Les offices fédéraux, la Chancellerie fédérale, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident. 8Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, en accord avec le Département fédéral des finances, le droit à l'indemnité dans les cas justifiant le versement d'indemnités dérogeant à celles prévues au 2e alinéa, notamment: Art. 57, al. 26" et 3 2bis Les employés qui effectuent des voyages de service par les moyens de transport publics, avec leur voiture privée ou comme passagers dans un véhicule de service sans accomplir de travail n'ont en règle générale pas droit à l'indemnité. Cette disposition ne s'applique pas aux employés dont l'horaire de travail est fixé selon les principes de la loi sur la durée du travail. 3 Aux employés dans les entreprises industrielles, un supplément de 50 pour cent du traitement converti à l'heure est versé pour service du dimanche et de nuit au sens des le' et 2e alinéas. Sont exceptés les employés des services administratifs ou techniques. Art. 59, 3e al., deuxième phrase Abrogée Art. 62, 3e al., quatrième phrase, 6e al., dernière phrase, et 9e al., deuxième phrase 3 . . . Les tribunaux fédéraux statuent sur les

cas qui sont de leur ressort. 6 . . . Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit de l'employé, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé. 9 . . . La Direction générale des douanes règle la compétence dans son ressort. Art. 64, 7 al.  
7L'autorité qui nomme statue, en accord avec l'Office fédéral du personnel, sur l'imputation prévue aux 2e alinéas, dernière phrase, et 3 à 6. 2822

Règlement des employés RO 1993 Art. 65, 6e et 7e al., troisième phrase 6 La gratification est octroyée sous la forme d'un montant en espèces, d'un congé payé ou d'une combinaison des deux possibilités, après que l'employé a été entendu. Le Département fédéral des finances règle les modalités. 8... La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les employés qu'elle nomme. Art. 66, 6e al., deuxième phrase Ahmgée Art. 69, 5e al., troisième phrase 5 . . . Le Conseil des EPF, la Direction générale des douanes et les tribunaux fédéraux règlent cette compétence chacun dans son ressort. Art. 72, 6e al., deuxième phrase 6 . . . Les départements et le Conseil des EPF règlent l'obligation de s'assurer, en accord avec l'Office fédéral du personnel. Art. 73, r et 10e al. 2 L'imputation des prestations d'assurance est réglée comme il suit: a .Les rentes et indemnités journalières versées par l'assurance militaire, la CNA ou une autre assurance-accidents obligatoire sont imputées sur les droits prévus au 1er alinéa; b .Les rentes et indemnités journalières versées par l'AI (y compris le supplé- ment de réadaptation) ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au ter alinéa, elles dépassent le gain annuel dont l'employé a vraisemblablement été privé. La part d'enfant qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée. Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit de l'employé, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé; c .Les rentes de l'AVS ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au le' alinéa, elles dépassent le gain annuel considéré. La part des rentes d'orphelin qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée; d .Les revenus touchés par l'employé qui a recouvré totalement ou partielle- ment sa capacité de travail seront imputés par analogie, conformément à l'article 13, let alinéa, lettre c, des statuts de la CFA. io La Direction générale des douanes fixe les prestations de la Confédération dans les limites des ter à 7e alinéas et règle les attributions dans son ressort. 2823

Reglement des employés RO 1993 Art. 75, 3 e al., troisième phrase Abrogée Art. 76, 3e al., première phrase 3 Lorsque, tout en restant dans l'administration générale, un employé souhaite changer d'office, il n'y a pas lieu de résilier les rapports de service... . Art. 80, 1 e ' al., phrase introductive, et 4e al. 1 Sont compétents pour représenter la Confédération dans les actions tendant à obtenir des prestations pécuniaires dérivant des rapports de service, intentées par la Confédération ou contre elle: 4Abrogé II La présente modification entre en vigueur le 1er octobre 1993. ter septembre 1993 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Ogi Le chancelier de la Confédération, Couchepin N36270 2824

Ordonnance réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale Modification du ter septembre 1993 Le Conseil fédéral suisse arrête: I L'ordonnance du 26 mars 19801) réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale est modifiée comme il suit: Suppression d'une expression 1 Dans les articles premier, 1" alinéa, lettre c, 2, 2e alinéa, 6, ter et 2e alinéas, 7, 2e alinéa, 8, 3e alinéa, 9, 2e alinéa, 10, 2e alinéa, 11, 2e alinéa, 12, 2e alinéa, 15, 2 e alinéa, 18, 1 e ' alinéa, 20, lez alinéa, l'expression «Conseil des écoles polytech- niques fédérales» est remplacé par l'expression «Conseil des EPF». 2 Dans les articles 2, 1 e ' alinéa, 6, 1er et 2 e alinéas, 7, 2 e alinéa, 8, 3 e alinéa, 9, 2e alinéa, 10, 2e alinéa, 11, 2e

alinéa, 15, 2e alinéa, et 18,1eC alinéa, l'expression «et la Direction générale des PTT» est supprimée. Art. 1e; 1e7 al., let. e, et 3e al. e. Abrogée 3 Les dénominations des unités administratives mentionnées par la présente ordonnance sont fixées dans la loi sur l'organisation de l'administration. Art. 2, 2e al. 2 Les départements, la Chancellerie fédérale et le Conseil des EPF fixent, en accord avec le Département fédéral des finances, l'horaire de travail pour les fonctionnaires et employés occupés dans des unités administratives qui sont ouvertes du lundi au samedi. La Direction générale des douanes fixe elle-même l'horaire de travail pour son ressort. 1) RS 172.221.122 1993 —595 2825

Horaire de travail dans l'administration fédérale RO 1993 Art. 7, 1e' al. 1 Les bureaux des départements, de la Chancellerie fédérale, du Conseil des EPF ainsi que de la Direction générale des douanes et de ses directions d'arrondissement sont ouverts du lundi au vendredi. Art. 12, 2e al., deuxième phrase Abrogée Art. 20, 1' al., deuxième phrase Abrogée II La présente modification entre en vigueur le 1er octobre 1993. 1e' septembre 1993 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Ogi Le chancelier de la Confédération, Couchepin N36271 2826

Ordonnance du DMF sur l'administration de l'armée (OAA—DMF) Modification du 13 septembre 1993 Le Département militaire fédéral arrête: I L'ordonnance du DMF du 15 août 1986) sur l'administration de l'armée (OAA— DMF) est modifiée comme il suit: Art. 3 Frais d'inhumation (art. 57 OAA) 1 Lorsqu'un militaire est décédé au service, les frais d'inhumation ci-après peuvent être pris en charge: a .Par la caisse d'unité: La couronne ou les fleurs; b .Par la caisse de service: 1 .Les avis mortuaires de la troupe dans les quotidiens, conformément aux usages locaux: en règle générale pas plus de trois avis, pour les exceptions dûment motivées, jusqu'à six avis mortuaires au plus; 2 .L'escorte militaire. 2 Le commandant certifie l'exactitude des pièces. Art. 22 Activités hors du service avec des chiens militaires (art. 135 OAA) L'indemnité annuelle allouée au conducteur de chien par l'Etat-major du groupe- ment de l'état-major général, pour les activités hors du service avec un chien militaire, est de 200 francs. II La présente modification entre en vigueur le 1er janvier 1994. 13 septembre 1993 1) RS 510301.1 1993 —664 Département militaire fédéral: Villiger N36247 2827

Ordonnance relative au permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes (OPerFI) du 31 août 1993 Le Département fédéral de l'intérieur, vu l'article 45 de l'ordonnance du 9 juin 1986) sur les substances dangereuses pour l'environnement (ordonnance sur les substances, Osubst), arrête: Section 1: Dispositions générales Article premier Obligation d'acquérir un permis 1 Doit être titulaire du permis «fluides frigorigènes» toute personne qui manipule des fluides frigorigènes lors de la fabrication, du montage, de l'entretien ou de l'élimination d'équipements ou d'installations servant à la réfrigération, à la climatisation ou au captage de chaleur. 2 N'est pas tenue d'acquérir un permis la personne qui manipule des fluides frigorigènes conformément aux instructions du titulaire d'un permis. 3 Dans les entreprises qui exercent une activité au sens du ter alinéa, une personne responsable, au moins, doit être titulaire du permis «fluides frigorigènes». Si les fluides frigorigènes sont manipulés en dehors du périmètre de l'entreprise, une personne titulaire du permis, au moins, doit être présente. Art. 2 Octroi du permis 1 Le permis «fluides frigorigènes» est délivré à toute personne: a .qui présente une attestation d'examen (art. 5, lei al., let. e), ou b .qui a réussi un examen jugé équivalent (art. 3) par le Département fédéral de l'intérieur (département). 2 Le permis «fluides frigorigènes» est établi par l'autorité désignée par le canton de domicile (service des permis) contre paiement d'un émolument. Pour toute

personne domiciliée à l'étranger, il est délivré par le canton qui établit le permis de travail. Pour le personnel de la Confédération, le permis est délivré par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (office fédéral). RS 814.013.556 1) RS 814.013 2828 1993 - 643

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 Art. 3 Examens reconnus 1 Le Département peut reconnaître comme équivalents les examens organisés, en Suisse ou à l'étranger, par des écoles ou dans le cadre de la formation professionnelle, s'ils satisfont aux conditions de la présente ordonnance. 2 Toute personne qui désire faire reconnaître des examens doit adresser à l'office fédéral une demande indiquant notamment les matières d'examen ainsi que l'organisation et le déroulement des examens. 3 L'office fédéral tient une liste des examens reconnus. Art. 4 Commission d'examen 1 L'office fédéral désigne une commission d'examen au sein de laquelle sont représentés les services administratifs et les organisations ci-après: a .l'office fédéral (deux personnes, dont l'une assume la présidence); b .l'office fédéral de la santé publique (une personne); c .le Bureau fédéral de la consommation (une personne); d .les services cantonaux compétents de Suisse alémanique (une personne); e .les services cantonaux compétents de Suisse romande et de Suisse italienne (une personne); f .le Groupement «Pompes à chaleur» (une personne); g .l'Association suisse des fabricants et fournisseurs d'appareils électrodomestiques (une personne); h .l'Association suisse des transports routiers ASTAG (une personne); i .l'Association suisse du froid (deux personnes); k. l'Association suisse des entreprises de chauffage et de ventilation (une personne); l. l'Association des importateurs suisses d'automobiles (une personne). 2 La commission d'examen a notamment pour tâches: a .d'assurer la surveillance des examens; b .d'établir des directives relatives aux matières d'examen, à l'organisation, au déroulement et à la coordination des examens; c .d'élaborer un recueil de questions d'examen, qu'elle mettra à la disposition des organisateurs d'examens. Section 2: Examens Art. 5 Autorité responsable 1 L'Association suisse du froid veille, selon les besoins, à l'organisation et au déroulement des examens; elle doit notamment: a .publier l'annonce et fixer la finance d'examen; b .communiquer les dates des examens à la commission d'examen et à l'office fédéral; 2829

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 c .désigner le service habilité à décider de l'admission aux examens (secrétariat des examens); d .désigner les examinateurs, d'entente avec l'office fédéral; e .communiquer par écrit les résultats des examens aux candidats, à l'office fédéral et au service des permis concerné (attestation d'examen). 2 Elle coordonne ses propres examens avec les examens proposés par d'autres organisateurs. Art. 6 Objet et but de l'examen 1 L'examen doit permettre de juger si les candidats possèdent les aptitudes et les connaissances requises pour: a .manipuler, sans instructions de tiers, des fluides frigorigènes sans porter atteinte à l'environnement; b .instruire des tiers sur la manière de manipuler des fluides frigorigènes sans porter atteinte à l'environnement. 2 Les aptitudes et connaissances requises pour les domaines mentionnés à l'article 45, 4e alinéa, Osubst, sont décrites dans l'Annexe. Art. 7 Publication, finance d'examen 1 Les examens doivent être annoncés trois mois à l'avance au moins, dans la presse spécialisée et dans d'autres publications appropriées. 2 L'annonce indiquera notamment le délai d'inscription, le secrétariat des examens, les dates des examens et le montant de la finance d'examen. 3 Le montant de la finance d'examen se situera entre 100 et 500 francs et ne devra pas dépasser le montant des frais encourus. Art. 8 Inscription et admission 1 Les candidats doivent s'inscrire par écrit. 2 L'inscription sera accompagnée d'indications sur la formation et

l'expérience professionnelles du candidat. 3 Le secrétariat des examens décide de l'admission à l'examen, en général dans les

### **E. 30**

jours après l'échéance du délai d'inscription. En cas de refus, il informe le candidat par lettre recommandée, en indiquant les motifs et les voies de droit. Art. 9 Appréciation de l'examen Les examinateurs apprécient les épreuves avec des notes échelonnées de 6 à 1. Les notes 4, 5 et 6 indiquent des résultats suffisants à très bons, les notes inférieures à 4, des résultats insuffisants. Seules les demi-notes sont admises comme notes intermédiaires. 2830

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 2 Echelle des notes Notes Travail fourni 6 très bon, qualitativement et quantitativement 5 bon, répond bien aux objectifs 4 satisfait aux exigences minimales 3 faible, incomplet 2 très faible 1 inutilisable ou non exécuté 3 L'examen est considéré comme réussi lorsque la moyenne des notes est au moins égale à 4,0. Art. 10 Exclusion, désistement, répétition Si un candidat utilise des instruments de travail interdits, les examinateurs sont autorisés à l'exclure de l'examen en cours. 2 Si un candidat est exclu d'un examen ou s'il se désiste sans raison valable avant ou pendant l'examen, ce dernier est considéré comme non réussi. Le secrétariat des examens décide du bien-fondé des motifs invoqués. 3 L'examen peut être repassé deux fois au plus. Chaque répétition portera sur la totalité des branches. Art. 11 Recours 1 Le candidat peut, dans les 30 jours suivant la notification de la décision, adresser un recours écrit et dûment motivé au Département fédéral de l'intérieur contre les décisions de la commission d'examen et celles des examinateurs. 2 Les recours sont régis par la loi fédérale d'organisation judiciaire. Section 3: Cours Art. 12 1 L'Association suisse du froid organise des cours de préparation en fonction des besoins. 2 Des tiers peuvent également proposer des cours de préparation. Section 4: Dispositions finales Art. 13 Dispositions transitoires 1 Toute personne qui, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1993, manipulait des fluides frigorigènes au sens de l'article premier, 1<sup>er</sup> alinéa, ou en supervisait la manipulation obtiendra 2831

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 sur demande, auprès du service des permis, un permis provisoire «fluides frigorigènes» valable jusqu'au 31 décembre 1995. 2 En dérogation à l'article 75, 1<sup>er</sup> alinéa, de l'ordonnance sur les substances, et jusqu'au 31 décembre 1995, il est possible de continuer à travailler sans permis à toute personne qui manipule des fluides frigorigènes ou en dirige la manipulation et qui, avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, a subi avec succès une formation dans les professions suivantes: a .monteur frigoriste, monteuse frigoriste; b .dessinateur frigoriste, dessinatrice frigoriste; c .mécanicien en automobile diplômé, mécanicienne en automobile diplômée; d .électromécanicien en automobile avec brevet fédéral, électromécanicienne en automobile avec brevet fédéral; e .automaticien, automaticienne, mécanicien en machines de chantier, mécanicienne en machines de chantier, mécanicien-électricien, mécanicienne-électricienne, monteur-électricien, monteuse-électricienne, dessinateur-électricien, dessinatrice-électricienne, monteur en chauffage, monteuse en chauffage, dessinateur en chauffage, dessinatrice en chauffage, mécanicien en machines agricoles, mécanicienne en machines agricoles, dessinateur d'installations de ventilation, dessinatrice d'installations de ventilation, monteur d'installations de ventilation, monteuse d'installations de ventilation, mécanicien, mécanicienne, mécanicien d'appareils à moteur, mécanicienne d'appareils à moteur, dessinateur en installations sanitaires, dessinatrice en installations sanitaires, installateur sanitaire, installatrice sanitaire, monteur de tableaux électriques, monteuse de tableaux électriques, ou ferblantier, ferblantière. 3 Pour être autorisé à manipuler des fluides

frigorigènes ou à en diriger la manipulation sans permis selon le 2e alinéa, let. e, il faut disposer de deux années d'expérience professionnelle au minimum dans la manipulation de fluides frigorigènes. Art. 14 Entrée en vigueur La présente ordonnance entre en vigueur le 1er novembre 1993.

### **E. 31**

août 1993 Département fédéral de l'intérieur: Dreifuss N36239 2832

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 Annexe (art. 6) Matières d'examen 1 Principes de l'écologie 1.1 Connaître les composantes et le fonctionnement d'un écosystème: —biotopes et biocénoses, —espèces et individus, —cycles des substances (chaînes et réseaux alimentaires) et flux énergétiques. 1.2 Connaître les problèmes environnementaux et les dangers pour l'homme liés aux fluides frigorigènes: —dégradation de la couche d'ozone, —réchauffement de l'atmosphère, —pollution des eaux. 2 Législation 2.1 Connaître le but et le champ d'application des principales bases légales concernant l'utilisation des fluides frigorigènes. 2.2 Connaître les prescriptions sur la fabrication, l'importation, l'utilisation et l'élimination des fluides frigorigènes. 2.3 Connaître les autorités délivrant les permis et les services de vulgarisation. 3 Fluides frigorigènes: domaines d'application et compatibilité avec l'environnement 3.1 Connaître les principaux fluides frigorigènes, leurs propriétés et leurs domaines d'application. 3.2 Savoir comparer la compatibilité avec l'environnement de différents fluides frigorigènes. 4 Appareils, machines et installations 4.1 Connaître les principes du mode de fonctionnement des appareils, techniques et installations de réfrigération. 4.2 Savoir apprécier si l'utilisation des appareils permet d'atteindre les objectifs visés. 4.3 Connaître le fonctionnement et la maintenance des appareils. 2833

Permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes RO 1993 5 Mesures de protection de l'environnement 5.1 Connaître les principes et les règles de comportement qu'il convient d'observer lorsqu'on utilise des fluides frigorigènes, de même que des appareils et des installations qui en contiennent. 5.2 Maîtriser les opérations requises pour éviter de porter atteinte à l'homme et à son environnement lors de l'utilisation de fluides frigorigènes. 5.3 Connaître les méthodes permettant de réduire au maximum la dispersion des fluides frigorigènes dans l'atmosphère. 5.4 Maîtriser les méthodes de maintenance des appareils et des installations. 5.5 Savoir éliminer correctement les fluides frigorigènes, l'huile des machines frigorifiques ainsi que les appareils et installations contenant des fluides frigorigènes. N36239 2834

Ordonnance concernant les infirmités congénitales (OIC) Modification du 28 septembre 1993 Le Département fédéral de l'intérieur, vu l'article premier, 2e alinéa, de l'ordonnance du 9 décembre 1985) concernant les infirmités congénitales (OIC), arrête: I L'ordonnance du 9 décembre 1985) concernant les infirmités congénitales est modifiée comme il suit: Annexe Ch. 102 Ptérygion et syndactylies cutanées Ch. 193 Pied plat congénital, lorsqu'une opération ou un traitement par appareil plâtré sont nécessaires Ch. 303 Hernie inguinale latérale Ch. 312 Lymphangiome congénital, lymphangiectasie congénitale Ch. 402 Abrogé Ch. 447 Cholestéatome congénital Ch. 466 Troubles congénitaux de la fonction des gonades (syndrome de Turner, malformation des ovaires, anorchie, syndrome de Klinefelter et féminisation testiculaire congénitale) Ch. 496 Pharmacodépendance néonatale, lorsqu'un traitement intensif est nécessaire. II La présente modification entre en vigueur le 1er janvier 1994. 28 septembre 1993 Département fédéral de l'intérieur: Dreifuss N36264 1)

RS 831.232.21 1993 —716 2835 \ ■

Ordonnance (1/93) interdisant temporairement l'importation et le transit d'animaux à onglons et de produits animaux en provenance d'Italie Abrogation du 18 octobre 1993 L'Office vétérinaire fédéral arrête: Article unique L'ordonnance (1/93) du 19 mars 1993 interdisant temporairement l'importation et le transit d'animaux à onglons et de produits animaux en provenance d'Italie est abrogée avec effet le 26 octobre 1993. 18 octobre 1993 Office vétérinaire fédéral: Le directeur, Kihm N36277 1) RO 1993 1070 1627 2836 1993 - 742

Arrêté fédéral concernant l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 16 décembre 1992 L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse, vu l'article 8 de la constitution; vu le message du Conseil fédéral du 13 mai 1992>, uiièle. Article premier 1 L'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), signé le 31 octobre 1991, y compris ses annexes I à IV, est approuvé. 2 Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord. Art. 2 Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum en matière de traités internationaux. Conseil des Etats, 30 septembre 1992 Conseil national, 16 décembre 1992 La présidente: Meier Josi Le président: Schmidhalter Le secrétaire: Lanz Le secrétaire: Anliker 35260 1) FF 1992 III 1060 1993 - 697 2837

Accord européen Texte original sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) Conclu à Genève le 1er février 1991 Approuvé par l'Assemblée fédérale le 16 décembre 199211 Instrument de ratification déposé par la Suisse le 11 février 1993 Entré en vigueur pour la Suisse le 20 octobre 1993 Les Parties contractantes, désireuses de faciliter le transport international des marchandises, sachant que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux, conscientes des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement, soulignant l'importance du rôle du transport combiné pour ce qui est d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et en particulier sur le trafic transalpin, ainsi que de limiter les atteintes à l'environnement, convaincues qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international, sont convenues de ce qui suit: Chapitre I Généralités Article premier Définitions Aux fins du présent Accord: a )L'expression «transport combiné» désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport; b )L'expression «réseau de grandes lignes de transport international combiné» désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné: i )si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque); i i )si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné; RS 0.740.81 1 RO 1993 2837 2838 1993 - 698

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii)); c) L'expression «installations connexes» désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des

frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné. Article 2 Désignation du réseau Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes ci-après dénommé «réseau de transport international combiné» qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Accord. Article 3 Caractéristiques techniques du réseau Les lignes de chemin de fer du réseau de transport international combiné seront conformes aux caractéristiques énoncées à l'annexe III au présent Accord ou seront alignées sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux. Article 4 Objectifs opérationnels Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord. Article 5 Annexes Les annexes au présent Accord font partie intégrante dudit Accord. Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord, conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 12. 2839

#### Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993

Chapitre II Dispositions finales Article 6 Désignation du dépositaire Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord. Article 7 Signature 1 .Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif, conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1er avril 1991 au 31 mars 1992. 2 .Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation. Article 8 Ratification, acceptation ou approbation 1 .Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation, conformément au paragraphe 2 de l'article 7. 2 .La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Article 9 Adhésion 1 .Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7, à partir du 1er avril 1991. 2 .L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Article 10 Entrée en vigueur 1 .Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats. 2 .Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition. 3 .Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera

en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt. 2840

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 Article 11 Limites à l'application de l'Accord 1 .Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure. 2 .Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature. Article 12 Règlement des différends 1 .Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'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 Réserves Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier 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 .A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. 3 .S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 4 .Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée 2841

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante. 5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet. Article 15 Procédure d'amendement des annexes I et II 1 .Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article. 2 .A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. 3 .Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée

si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire. 4 .Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressées 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. 2842 ×

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 2 .A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. 3 .S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 4 .Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 5 .Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé. 6 .Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet. Article 17 Clause de sauvegarde Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre entre eux en application de certains traités multilatéraux tels que le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne. Article 18 Dénonciation 1 .Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. 2 .La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général. Article 19 Extinction Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire

ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le huitième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante. 2843

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 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. Suivent les signatures 35260 1) RS 0.111 2844

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 Annexe I Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné 1 )Portugal\*) C-E 05 (Fuentes de Ofiuro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa Porto C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcântara) 2 )Espagne.) C-E 05 (Hendaye-) IrCn-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Ofiuro (-Vilar Formoso) C-E 07 (Hendaye-) IrCn-Burgos- Avila -Madrid Aranda de Duero C-E 053 Madrid-C6rdoba-Bobadilla-Algeciras C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcântara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère) C 90/1 Valencia-Barcelona 3 )Irlande') C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes «C—E» indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985. «C» indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne «C» sont identiques à ceux de la ligne E la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série. Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les Etats sont ou non Parties contractantes à l'AGC ou ont l'intention de le devenir. ') Symboles utilisés ( ) = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye—)]. = Autres itinéraires (notamment Avila Aranda de Duero). = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C—E seulement). = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C—E seulement). 2845

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 4 )Royaume-Uni •) C—E 03 Glasgow—Stranraer—Larne—Belfast (—Dublin)—Holyhead—Crewe— Carlisle London—Folkstone—Dover (—Calais) C 03/1 London—Cardiff C 03/2 Cleveland—Doncaster—London Leeds C—E 16 London—Harwich (—Zeebrugge) 5 )France.) C—E 05 1Paris—Bordeaux—Hendaye (Irûn) C—E 07 C 07 Paris—Toulouse C—E 15 (Quévy—) Feignies —Aulnoye—Paris—Dijon —Lyon—Avignon— (Erquelinnes—) Jeumont Le Creusot 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 C 25 Thionville—Apach (—Perl) C—E 40 Le

Havre—Paris—Lérouville—Onville—Metz—Rémilly—Forbach (Saarbrücken) C 40  
Paris—Le Mans—Nantes Rennes C—E 42  
Paris—Lérouville—Nancy—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 (—Venti- miglia) C 90/2  
Bordeaux—Toulouse—Narbonne i Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre  
des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I. 2846

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 6)  
Pays-Bas"> C—E 15 Amsterdam—Den Haag—Rotterdam Roosendaal (—Antwerpen)  
C—E 35 Amsterdam—Utrecht—Arnhem (—Emmerich) C 10/1  
Utrecht—Amersfoort—Hengelo (—Bad Bentheim) C—E 16 (Harwich—) Hoek Van  
Holland—Rotterdam—Utrecht C 16 Rotterdam—Tilburg—Venlo (—Köln) 7) Belgique \*)  
C—E 10` (Duver—) Oostende—Bruxelles—Liège (—Aachen) C—E 20 C 20  
(Tourcoing—) Mouscron—Liège—Montzen (—Aachen) C—E 15 (Roosendaal—)  
Antwerpen—Bruxelles—Quévy (—Feignes) C 15 (Jeumont—) Erquelinnes—Charleroi  
C—E 25 Bruxelles—Arlon—Sterpenich (—Kleinbettingen) C—E 22 (Harwich—)  
Zeebrugge—Brugge 8) Luxembourg.) C—E 25  
(Sterpenich)—Kleinbettingen—Luxembourg—Bettembourg (—Thionville) 9) Allemagne.)  
C 16 (Venlo—) Mönchengladbach—Köln C 25 (Apach—) Perl—Trier—Koblenz C—E 35  
(Arnhem—) Emmerich—Duisburg— Düsseldorf Düsseldorf—Neuss  
Köln—Mainz—Mannheim—Karlsruhe (—Basel) C—E 43 Frankfurt  
(M)—Heidelberg—Bruchsal—Stuttgart—Ulm—Augsburg— Mannheim  
München—Freilassing (—Salzburg) C—E 45 (Rodby—)  
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 1 Pour la note  
générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note  
de la première page de l'annexe I. 2847

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 C—E  
451 Nürnberg—Passau (—Wels) C—E 51 (Gedser—)  
Rostock—Berlin/Seddin—Leipzig—Plauen—Hof—Nürnberg C-E 551 (Trelleborg—)  
Sassnitz Hafen—Stralsund— Pasewalk —Berlin/Seddin- C—E 61 J Neustrelitz  
Dresden—Bad Schandau (—Decin) C—E 10 (Liège—)  
Aachen—Köln—Düsseldorf—Dortmund—Münster—  
Osnabrück—Bremen—Hamburg—Lübeck (—Hanko) C 10/1 (Hengelo—) Bad  
Bentheim—Osnabrück C—E 18 Hamburg—Büchen—Berlin/Seddin C—E 20 (Liège—)  
Aachen—Köln—Duisburg—Dortmund—Hannover —  
Helmstedt—Berlin/Seddin—Frankfurt (0) (—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) C—E 42 (Strasbourg—)  
Kehl—Appenweier—Karlsruhe—Mühlacker—Stuttgart Offenburg C—E 46  
Mainz—Frankfurt (M) 1 0 )Suisse\*) C—E 23 (Dijon—) Vallorbe—Lausanne—Brig C—E  
25 (Mulhouse—) Basel—Olten—Bern—Brig (—Domodossola) C—E 35 (Karlsruhe—)  
Basel—Olten—Chiasso (—Milano) C 35 (Karlsruhe—)

Basel—Brugg—Immensee—Bellinzona— (Luino) Chiasso (—Milano) C—E 50 (Culoz—)  
Genève—Lausanne—Bern—Zürich—Buchs (—Innsbruck) 11)Italie') C—E 25 (Brig—)  
Domodossola—Novara—Milano—Genova C—E 35 (Chiasso—)  
Milano—Bologna—Firenze—Roma—Napoli—Salerno— Villa S. Giovanni—Messina C  
35 (Bellinzona—) Luino—Gallarate—Rho—Milano C—E 45 (Innsbruck—)  
Brennero—Verona—Bologna—Ancona—Foggia—Bari— Brindisi ') Pour la note générale,  
l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la  
première page de l'annexe I. 2848

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 C—E  
55 (Arnoldstein—) Tarvisio—Udine—Venezia—Bologna Trieste C—E 70 (Modane—)  
Torino—Rho—Milano—Verona—Trieste—Villa Opicina (—Se- zana) C—E 72  
Torino—Genova C—E 90 (Menton—) Ventimiglia—Genova—Pisa—Livorno—Roma C  
90/1 La Spezia—Fidenza—Parma C 90/2 Livorno—Pisa—Firenze 12)Norvège.) C—E 45  
Oslo—(Kornsj0) C 61 Oslo (—Charlottenberg—Stockholm) 1 3 )Suède`) C 10/2  
Stockholm (—Turku) C—E 45 (Kornsj0) Göteborg—Ielsingborg (—Ielsinggr) C 45/1  
Göteborg (—Frederikshavn) C 45/3 Malmö (—Travemünde) C—E 53  
HelsingborgHässleholm C—E 55 } Stockholm—Hässleholm—Malmö—Trelleborg  
(—Sassnitz Hafen) C—E 61 C 55 Hallsberg—Göteborg C—E 59 Malmö—Ystad  
(—Szczecin) C 61 (Oslo—) Charlottenberg—Karlstad—Hallsberg—Stockholm 14)  
Danemark`) C—E 45 (Helsingborg—) Helsingor—Kpbenhavn—Nykobing—Rodby  
(—Puttgarden) C 45/1 (Göteborg—) Frederikshavn—Arhus—Fredericia (—Flensburg)  
Kobenhavn C—E 530 Nykobing—Gedser (—Rostock) 1 5 )Autriche`) C—F, 43  
(Freilassing—) Salzburg C—E 45 (München—) Kufstein—Wörgl—Innsbruck  
(—Brennero) ') Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les  
symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I. 2849

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 C—E  
451 (Nürnberg—Passau—) Wels C—E 55 Linz—Salzburg—Schwarzach St.  
Veit—Villach—Arnoldstein (—Tarvisio) C—E 551 (Horni—Dvoriste—)  
Summerau—Linz—Selzthal—St. Michael C—E 65 (Breclav—)  
Bernhardsthal—Wien—Semmering—Bruck a.d. Mur—Klagen- furt—Villach—Rosenbach  
(—Jesenice) C—E 67 Bruck a.d. Mur—Graz—Spielfeld Strass (—Sentilj) C—E 50  
(Buchs—) Innsbruck—Wörgl—Kufstein (—Rosenheim—Freilassing)— Schwarzach St.  
Veit Salzburg—Linz—Wien— (—Hegyeshalom) Ebenfurt (—Sopron) 16)Pologne\*) C—E  
59 Swinoujscie—Szczecin—Kostrzyn—Zielona Géra—Wroclaw—Opole— Chalupki C 59  
Wroclaw—Miedzylesie (—Lichkov) C—E 65 Gdynia—Gdânsk—Tczew— Warszawa  
—Katowice—Zebrzydowice Bydgoszcz (—Petrovice U. Karviné) C 65 Nowa  
Sol—Zagan—Wegliniec—Zawidow (—Frydlant) C—E 20 (Frankfurt (0)—)  
Kunowice—Poznan—Lowicz— Warszawa —Lukow— Skierniewice Terespol (—Brest)  
C—E 30 (Görlitz—) Zgorzelec Wroclaw—Katowice—Krakéw—Przemysl—Medyka  
(—Mostiska) 1 7 )République fédérative tchèue et slovaque.) C—E 55 (Bad Schandau—)  
Decin—Praha C—E 551 Praha—Horni Dvoriste (—Summerau) C 59 (Miedzylesie—)  
Lichkov—C. Trebova C—E 61 (Bad Schandau)  
Decin—Nymburk—Kolin—Brno—Breclav—Bratislava— Komarno—(—Komarom)  
Rusovce (—Hegyeshalom) C—E 63 Zilina—Bratislava i Pour la note générale,  
l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la  
première page de l'annexe I. 2850

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhards- thal) C 65 (Zawidow-) Fydlant-Turnov-Praha C-E 40 (Schirnding-)  
Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave- Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-berna nad Tisou (-üop) Puchov C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob) 18)Hongrie\*) C-E 61 (Bratislava-Komarno-)-Komarom-Budapest Hegyeshalom C-E 69  
Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba) C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica) C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica) C-E 50 (Wien-)  
Hegyeshalom-Györ-Budapest-Miskolc-Nyiregyhâza-Zâhony Sopron (-ü013) C-E 52 (Stürovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhâza C-E 56  
Budapest-Rdkos-Ujszâsz-Szolnok-Lököshâza (-Curtici) 19)Yougoslavie\*) C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka C-E 67 (Spielfeld Strass-)  
Sentilj-Maribor-Zidani Most C-E 69 (Murakereszttr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana- Divaca-Koper C-E 71 (Gyékényes-)  
Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Nis -Skopje-Gevgelia (-Idomeni) Kraljevo C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd- Nig-Dimitrovgrad (-Dragoman) 2 0 )Grèce\*> C-E 85 (Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athinai C-E 855 (Kulata-) Promachuu-Thessaloniki ') Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I. 2851

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 21)Roumanie') C—E 95 (Ungeni—)  
Iasi—Pascani—Buzau—Ploiesti—Bucuresti—Videle—Giurgiu (—Ruse) C 95  
Craiova—Calafat (—Vidin) C—E 54 Arad—Deva—Teius—Vinatori—Brasov—Bucuresti C—E 56 (Lököshâza—) Curtici—Arad—Timisoara—Craiova—Bucuresti C—E 562  
Bucuresti—Constanta 22)Bulgarie.) C—E 95 (Giurgiu—) Ruse—Gorna Oriahovitza—Dimitrovgrad C 95 (Calafat—) Vidin—Sofija C—E 680  
Sofija—Mezdra—Gorna Oriahovitza—Kaspican—Sindel—Varna C—E 70  
(Dimitrovgrad—) Dragoman—Sofija—Plovdiv—Dimitrovgrad Sever—Svi- lengrad (—Kapikule) C—E 720 Plovdiv—Zimintza—Karnobat—Burgas C—E 855 Sofija—Kulata (—Promachon) 23)Finlande`) C—E 10  
Hanko—Helsinki—Riihimäki—Kouvola—Vainikkala (—Luzhaika) C 10/2 (Stockholm—) Turku—Helsinki 2 4 )Union des Républiques socialistes soviétiques') C—E 95 (Iasi—) Ungeni—Kichinev—Benderi—Kiev—Moskva C—E 10 (Vainikkala—)  
Luzhaika—Leningrad—Moskva C—E 20 (Terespöl—) Brest—Moskva C—E 30 (Medyka—) Mostiska—Lvov—Kiev—Moskva C—E 40 (üierna N. Tis—) üop—Lvov C—E 50 (Zahony—) top—Lvov—Kiev—Moskva 1Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I. 2852

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 25) Turquie\*) C—E 70 (Svilengrad—) Kapikule—Istanbul—Haydarpassa—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)] 35260 ') Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I. 2853

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993  
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 France Bulgarie Avignon-Courtine Burgas Bordeaux-Bastide Dimitrovgrad Sever Dunkerque Gorna Oriahovitza Hendaye Filipovo Le Havre Ruse Lille-St. Sauveur Sofija Lyon-Venissieux Stara Zagora Marseille-Canet Varna Paris-La Chapelle Paris-Noisy-Le-Sec République fédérative tchèque Paris-Pompadour et slovaque Paris-Rungis Bratislava Paris-Valenton Brno Perpignan Ceske Budejovice Strasbourg Cheb Rouen-Sotteville Cierna n. Tisou Toulouse Decin Jihlava Allemagne Kolin Augsburg-Oberhausen Kosice Basel Bad GBF Lovosice Berlin 2854 Belgique Antwerpen Bressoux (Liège) Bruxelles Châtelet Lauwe LAR Zeebrugge Ostrava Plzen Praha Zizkov Prerov Zilina Danemark Arhus Glostrup Kobenhavn Padborg Finlande Helsinki-Pasila

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993  
Bielefeld Ost Szeged Bochum-Langendreer Debrecen Bremen-Grolland Roland Bremerhaven-Nordhafen Irlande Dresden Dublin-North Wall Düsseldorf-Bilk Duisburg-Ruhrort Hafen Italie Frankfurt (Main) Ost Bari-Lamasinata Freiburg (Breisgau) GBF Bologna-Interporto Hagen HBF Busto-Arsizio Hamburg-Wilhelmsburg Brindisi Hamburg-Rothenburgsort Livorno Hamburg-Süd Milano-G. Pirelli Hamburg-Waltershof Milano-Rogoredo Hannover-Linden Modena Ingoldstadt Nord Napoli-Granili Karlsruhe HBF Napoli-Traccia Kiel HGBF Novara Köln Eifeltor Padova-Interporto Leipzig Pescara-P. N. Lübeck HBF Pomezia-S. P. Ludwigsburg Rivalta Scrivia Mainz Gustavsborg Torino-Orbassano Mannheim RBF Trieste München HBF Verona-Q. E. Neuss Neu Ulm Luxembourg Nürnberg HGBF Bettembourg Offenburg Regensburg Pays-Bas Rheine Rostock Rotterdam-Haven Saarbrücken HGBF Rotterdam-Noord Schweinfurt HBF Venlo Wuppertal-Langefeld Ede Norvège Grèce Oslo-Alnabru Aghii Anargyri (Athinai) Thessaloniki Pologne Gdansk Hongrie Gdynia Budapest Krakow Sopron Lodz Záhony Malaszewicze 2855

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993  
Poznan Renens Sosnowiec Zürich Szczecin Swinoujscie Turquie Warszawa Bandirma Wroclaw Derince Iskenderun Portugal Istanbul Alcântara (Lisboa) Mersin Espinho Samsun Leixoes Lisboa-Beirolas Union des Républiques socialistes soviétiques Roumanie Brest Bucuresti Cop Constanta Kiev Craiova Moskva-Lvov Oradea Royaume-Uni Espagne Belfast Algeciras Birmingham Barcelona Bristol Iren Cardiff Madrid Cleveland Port-Bou Coatbridge (Glasgow) Tarragona Glasgow Valencia(-Silla) Harwich Holyhead Suède Ipswich Göteborg Leeds Helsingborg Liverpool-Garston Malmö London-Stratford Stockholm-Årsta London-Willesden Manchester-Trafford Park Southampton Suisse Tilbury Aarau-Birrfeld Basel SBB Yougoslavie Berne Beograd Chiasso Koper Genève Ljubljana Lugano-Vedeggio Rijeka Luzern Zagreb 2856

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 B.  
Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné<sup>1)</sup>  
Vilar Formoso (CP) —Fuentes de Oüoro (RENFE) Marvao (CP) —Valencia de Alcantara (RENFE) Iren (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) —Erquelines (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) 1 + Flensburg (DB) —Padborg (DSB) Puttgarden (DB) —Rodby (DSB) Schirnding (DB) —Cheb (CSD) Passau (DB/OBB) Salzburg (DB/OBB) Kufstein (DB/OBB) Buchs (SBB-CFF/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. 2857

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 Luino (SBB-CFF/FS) Chiasso (SBB-CFF/FS) Brennero (FS/OBB) Villa Opicino (FS) —Sezana (JZ) Tarvisio (FS) —Arnoldstein (OBB) Charlottenberg (NSB/SJ) Kornsjö (NSB/SJ) Helsingborg (SJ) —København (DSB) Trelleborg (SJ) —Sassnitz (DR) Ystad (SJ) —Swinoujście (PKP) Göteborg (SJ) —Frederikshavn (DSB) Malmö (SJ) —Travemünde (DB) Gedser (DSB) —Rostock (DR) Rosenbach (OBB) —Jesenice (JZ) Spielfeld-Strass (OBB) —Senti (JZ) Ebenfurth (OBB) —Sopron (GYSEV/MAV) Nickelsdorf (OBB) —Hegyeshalom (MAV) Bernhardthal (OBB) —Breclav (CSD) Summerau (OBB) —Horní Dvůr (CSD) Frankfurt/O. (DR) —Kunowice (PKP) Görlitz (DR) —Zgorzelec (PKP) Bad Schandau (DR) —Decin (CSD) Terespol (PKP) —Brest (SZD) Medyka (PKP) —Mostiska (SZD) Zbrzydovice (PKP) —Petrovice (CSD) Zavidow (PKP) —Frydlant (CSD) Medzylesie (PKP) —Lichkov (CSD) Cierva (CSD) —Cop (SZD) Komarno (CSD) —Komárom (MAV) Sturovo (CSD) —Szob (MAV) Rajka (MAV) —Rosovice (CSD) Murakeresztúr (MAV) —Kotoriba (JZ) Gyékényes (MAV) —Botovo (JZ) Keleba (MAV) —Subotica (JZ) Záhony (MAV) —Cop (SZD) Lökösháza (MAV) —Curtici (CFR) Dimitrovgrad (JZ) —Dragoman (BDZ) Gevgelija (JZ) —Idomeni (CH) Iasi (CFR) —Ungeny (SZD) Giurgiu (CFR) —Ruse (BDZ) Svilengrad (BDZ) —Kapikule (TCDD) Vidin (BDZ) —Calafat (CFR) 2858

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes. RO 1993 Kulata (BDZ) - Promachon (CH) Vainikkala (VR) - Luzhaika (SZD) Turku (VR) - Stockholm (Si) Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI) Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS) C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné \*) Irtin - Hendaye (Espagne - France) obitBou - Cerbère (Espagne - France) Hanko (Finlande) eTrespol - Brest (Pologne - URSS) Przemysl - Mostiska (Pologne - URSS) Cierna - Cop (République fédérative tchèque et slovaque - URSS) Zéhony - top (Hongrie - URSS) Iasi - Ungeny (Roumanie - URSS) Note: Les points de changement d'écartement sont aussi des points de franchissement des frontières. 'O 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. 2859

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné Holyhead Calais Oostende Dunkerque Stanrear Zeebrugge Zeebrugge Puttgarden København Lübeck-Travemünde Gedser Göteborg Malmö Trelleborg Ystad Helsinki Helsinki Turku Samsun Mersin —Dublin —Dover —Dover —Dover —Lame —Harwich

—Dover —ROdby —Helsingborg —Hanko —Rostock (Warnemünde) —Frederikshavn  
—Travemünde —Sassnitz —Swinoujscie —Gdynia —Stockholm —Stockholm  
—Constanta —Venezia (Royaume-Uni —Irlande) (France —Royaume-Uni) (Belgique  
—Royaume-Uni) (France —Royaume-Uni) (Royaume-Uni) (Belgique —Royaume-Uni)  
(Belgique —Royaume-Uni) (Allemagne —Danemark) (Danemark —Suède) (Allemagne  
—Finlande) (Danemark —Allemagne) (Suède —Danemark) (Suède —Allemagne) (Suède  
—Allemagne) (Suède —Pologne) (Finlande —Pologne) (Finlande —Suède) (Finlande  
—Suède) (Turquie —Roumanie) (Turquie —Italie) Note: A l'exception des liaisons  
Stanrear—Lame et Messina—Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs  
correspondent aussi à des points de franchissement des frontières. 35260 2860

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993  
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. L'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 ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire. Paramètres  
d'infrastructure du réseau des grandes lignes de transport international combiné A B Lignes  
existantes répondant aux conditions Lignes d'infrastructure et lignes nouvelles à améliorer  
ou à reconstruire actuellement objectif 1 .Nombre de voies 2 .Gabarit de chargement des  
véhicules 3 .Entraxe minimal des voies 2) 4 .Vitesse minimale de définition 5 .Masse  
autorisée par essieu: Wagons 100 km/h 120 km/h 6 .Déclivité maximale 2) 7 .Longueur utile  
minimale des voies d'évitement (non spécifié) 2 UIC Bt) UIC C11) 4,0 m 4,2 m 100  
km/h3) 120 km/h3) 120 km/h3) 20 t 22,5 t 20t 20t (non spécifiée) 22,5 t 20 t 12,5 mm/m  
600 m 750 m 750 m I) UIC = Union internationale des chemins de fer. 2)Ne concerne pas  
particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné  
international efficace. 3)Normes minimales applicables aux trains de transport combiné  
(voir annexe IV). 2861

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993  
Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus 1 .Nombre de voies Les  
lignes de transport international combiné doivent offrir une capacité élevée et une grande  
précision du mouvement. En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que  
par des lignes à au moins deux voies; toutefois, les lignes à une voie pourraient être  
acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord. 2 .Gabarit des  
véhicules Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné. Sur  
les lignes nouvelles, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût  
marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit CI de l'UIC. Le gabarit  
CI permet notamment: —le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires  
(camions et re- morques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier  
européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement  
se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail; —le transport de semi-remorques routières

ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants; —le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires; —le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires; —le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés. Les lignes existantes qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit CI de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier. Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment: —le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail; —le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m); —le transport de semi-remorques par des wagons-poches; —le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas. 2862

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 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 (distance de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant. 5 .Masse autorisée par essieu 1 Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter. Les lignes de transport international combiné doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier: des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC. Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC. 7. Longueur utile minimale des voies d'évitement La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV). 35260 2863

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 Annexe N 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 2864

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins, de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées. B. Paramètres de performances des trains 5. Les trains utilisés pour le transport international combiné devront répondre aux normes minimales suivantes: 1) 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. 2865 Vitesse minimale de définition Longueur des trains Poids des trains Charge par essieu (wagons) 100 km/h 600 mètres 1200 tonnes 20 tonnes 120 km/h 750 mètres 1500 tonnes 20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h) Nut nies minimales Actuellement Objectifs')

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993 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 )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 perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ. 2866

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993

—Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement. —Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1). —La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers. —Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant). —La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible. a) Postes d'échange de groupes de wagons 13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si

les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

b) Points de franchissement des frontières 14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra: —en ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives; —en faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.

c) Points de changement d'écartement 15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de 2867

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993

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). —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.

35260 2868

Grandes lignes de transport international combiné et installations connexes RO 1993

Champ d'application de l'accord le 20 octobre 1993 Allemagne 30 juillet 1992 20 octobre 1993 Autriche 22 juillet 1993 20 octobre 1993 Danemark 9 janvier 1992 20 octobre 1993 France 28 mai 1992 20 octobre 1993 Norvège 30 avril 1992 20 octobre 1993 Pays-Bas) 13 mai 1997. 20 octobre 1993 Roumanie 21 mai 1993 20 octobre 1993 Suisse 11 février 1993

20 octobre 1993 Déclaration Pays-Bas L'accord est applicable au Royaume en Europe.  
35260 Etats parties Ratification Entrée en vigueur 1) Déclaration, voir ci-après. 2869

Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume du Maroc relatif aux transports internationaux par route Texte original Conclu le 24 octobre 1986 Entré en vigueur par échange de notes le 28 septembre 1993 Le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Royaume du Maroc, désireux de faciliter les transports par route de voyageurs et de marchandises entre les deux pays, ainsi qu'en transit par leur territoire, sont convenus de ce qui suit: Article premier Champ d'application Les dispositions du présent accord s'appliquent aux transports de voyageurs et de marchandises en provenance ou à destination du territoire de l'une des Parties contractantes, ainsi qu'à tous les transports en transit par ce territoire, effectués au moyen de véhicules immatriculés dans le territoire de l'autre Partie contractante. Article 2 Définitions Le terme «transporteur» désigne une personne physique ou morale qui, soit en Suisse, soit au Maroc, a le droit d'effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route conformément aux dispositions légales en vigueur dans son pays. 2 Le terme «véhicule» désigne un véhicule routier à propulsion mécanique, ainsi que sa remorque ou semi-remorque qui sont affectés au transport: a )de plus de 8 personnes assises, non compris le conducteur, b )de marchandises. Article 3 Transports de voyageurs 1 Les transports de voyageurs sont soumis au régime de l'autorisation préalable. 2 Les transports occasionnels de voyageurs remplissant les conditions suivantes sont exemptés d'autorisation: a) transports des mêmes voyageurs par le même véhicule pendant tout un voyage dont les points de départ et d'arrivée sont situés dans le pays d'immatriculation du véhicule, aucun voyageur n'étant pris en charge ou déposé le long du parcours ou à des arrêts situés en dehors dudit pays (circuits à porte fermée); ou RS 0.741.619.549 2870 1993 - 712

Transports internationaux par route RO 1993 b )transports d'un groupe de voyageurs d'un endroit situé dans le pays d'immatriculation du véhicule à un endroit situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, le véhicule quittant à vide ce territoire; ou c )transports de voyageurs en transit par le territoire de l'autre Partie contractante, à l'exception des voyages qui se répètent selon une certaine fréquence. 3 La création de lignes régulières pour le transport de voyageurs ne pourra se faire qu'avec l'accord des autorités compétentes des deux Parties contractantes. Article 4 Transports de marchandises 1 Sont soumis à autorisation préalable: a )les transports routiers de marchandises entre les deux Parties contractantes; b )les transports routiers de marchandises en transit par le territoire de l'une des Parties contractantes; c )la circulation de véhicules vides sur le territoire de l'une des Parties contractantes. 2 Sont exemptés de l'autorisation préalable: a )les transports par route de fret aérien, en cas de déviations des services aériens; b )les transports de déménagements; c )les transports d'objets destinés à des foires et à des expositions; d )les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou de kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou pour la télévision; e )le déplacement à vide d'un véhicule affecté au transport de marchandises et destiné à remplacer un véhicule tombé hors d'usage sur le territoire de l'autre Partie contractante ainsi que la poursuite, par le véhicule de remplacement, du transport sous le couvert de l'autorisation délivrée pour le véhicule tombé hors d'usage; f )l'entrée à vide de —véhicules destinés au transport de véhicules endommagés, —véhicules de remorquage et de dépannage; g )les transports de véhicules

endommagés; h )les transports funéraires au moyen de véhicules aménagés à cet effet; i )les transports destinés à l'aide en cas de catastrophes. 3 Les autorisations peuvent être de deux types, à savoir les autorisations au voyage et les autorisations à temps; elles confèrent les deux aux transporteurs le droit de prendre en charge du fret de retour. 4 Le nombre d'autorisations annuel sera fixé selon les besoins par la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent accord ou par échange de correspondance entre les autorités compétentes des Parties contractantes. 2871

Transports internationaux par route RO 1993 5 Les autorisations de transport, mises mutuellement à la disposition de l'autre Partie contractante, sont délivrées aux entreprises par les autorités compétentes du pays d'immatriculation des véhicules au moyen desquels les transports sont effectués. Article 5 Application de la législation nationale Pour toutes les matières qui ne sont pas réglées par le présent accord, les transporteurs et les conducteurs de véhicules d'une Partie contractante se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante sont tenus de respecter les dispositions des lois et règlements de cette dernière. Article 6 Interdiction des transports intérieurs Les transporteurs de l'une des Parties contractantes ne sont pas autorisés à effectuer des transports routiers de voyageurs ou de marchandises entre deux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante. Article 7 Régime fiscal Les véhicules immatriculés dans l'une des Parties contractantes et utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises entre les deux pays ou en transit par leur territoire peuvent être soumis à des impôts, taxes ou autres charges prévus par la législation nationale de chaque Partie contractante selon le mode défini au protocole mentionné à l'article 11 du présent accord. Article 8 Régime douanier 1 Les membres de l'équipage du véhicule peuvent importer temporairement en franchise et sans autorisation d'importation leurs effets personnels et l'outillage nécessaire à leur véhicule pour la durée de leur séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante. 2 Les pièces détachées importées pour servir à la réparation d'un véhicule déterminé, déjà importé temporairement, seront admises temporairement en franchise des droits et taxes d'entrée et sans prohibitions ni restrictions d'importation. Les Parties contractantes peuvent exiger que ces pièces soient placées sous le couvert d'un titre d'importation temporaire. Les pièces remplacées seront dédouanées, réexportées ou détruites sous le contrôle de la douane. Article 9 Infractions 1 Les autorités compétentes des Parties contractantes veillent à ce que les transporteurs respectent les dispositions du présent accord. 2 Les transporteurs et les conducteurs de véhicules qui, sur le territoire de l'autre Partie contractante, ont commis des infractions aux dispositions du présent accord ou des lois et règlements en rapport avec les transports routiers ou la circulation 2872

Transports internationaux par route RO 1993 routière en vigueur sur ledit territoire peuvent, sur demande des autorités compétentes de ce pays, faire l'objet des mesures qui suivent, à prendre par les autorités du pays d'immatriculation du véhicule: a )avertissement; b )suppression, à titre temporaire, partielle ou totale, du droit d'effectuer des transports sur le territoire de la Partie contractante où l'infraction a été commise. 3 L'autorité qui a pris une telle mesure en informe l'autorité compétente de l'autre Partie contractante. 4 Demeurent réservées les sanctions pouvant être appliquées en vertu de la législation nationale par les tribunaux ou les autorités de la Partie contractante sur le territoire de laquelle de telles infractions ont été commises. Article 10 Autorités compétentes Les Parties contractantes désignent les autorités compétentes chargées de l'application du présent accord. Article 11 Modalités d'application Les autorités compétentes des Parties contractantes règlent les

modalités d'appli- cation du présent accord par un protocole 1) signé en même temps que cet accord. Article 12 Commission mixte 1 Les Parties contractantes instituent une commission mixte pour traiter des questions découlant de l'application du présent accord. 2 Cette commission est compétente pour modifier le protocole mentionné à l'article 11. 3 Ladite commission se réunit à la demande de l'une des autorités compétentes alternativement sur le territoire de chacune des Parties contractantes. Article 13 Application à la Principauté de Liechtenstein Conformément à la demande formelle de la Principauté de Liechtenstein, l'accord étend ses effets audit pays aussi longtemps qu'il restera lié à la Confédé- ration suisse par un traité d'union douanière. Article 14 Entrée en vigueur et durée de validité 1 Le présent accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre qu'elle s'est conformée aux prescriptions constitutionnelles relatives à la conclusion et à la mise en vigueur des accords internationaux. 1) Pas publié au RO. 2873 Transports internationaux par route RO 1993 2 L'accord sera valable un an dès son entrée en vigueur et sera prorogé par tacite reconduction d'année en année. 3 Chacune des Parties contractantes peut dénoncer le présent accord avec un préavis minimum de 90 jours avant l'expiration de la période en cours. En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord. Fait à Berne, le 24 octobre 1986, en deux originaux en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi. Pour le Pour le Gouvernement Conseil fédéral suisse: du Royaume du Maroc: L. Schlumpf M. Bouamoud N36260 2874

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali AS-1993-42 vom 26.10.1993 (S. 2811-2874) RO-1993-42 du 26.10.1993 (p. 2811-2874) RU-1993-42 del 26.10.1993 (p. 2811-2874) In Amtliche Sammlung Dans Recueil officiel In Raccolta ufficiale Jahr 1993 Année Anno Band 1993 Volume Volume Heft 42 Cahier Numero Datum 26.10.1993 Date Data Seite 2811-2874 Page Pagina Ref. No 30 005 229 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses. Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.