

CH_VB 30005332 vom 19. September 1995

Bundesverwaltung, 1995-09-19, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb__td_class__metadataCell__30005332__td_

FR: CH_VB 30005332 du 19 septembre 1995

IT: CH_VB 30005332 del 19 settembre 1995

Erwägungen

E. 19

juin 1995 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Villiger Le chancelier de la Confédération, Couchepin N37793³ 1) RS 741.51; RO 1994 1342 4008

1 ■ Réception par type des véhicules routiers RO 1995 Annexe 1 (art. 3) Véhicules et objets soumis à la réception par type Sont soumis à la réception par type les véhicules et objets suivants, fabriqués en série: 1 Véhicules, châssis et systèmes de véhicules 1.1 Les voitures automobiles et leurs châssis, les motocycles, les motocycles légers, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur, les tricycles à moteur, les cyclomoteurs, les remorques et leurs châssis ainsi que les systèmes desdits véhicules. 1.2 Font exception: —les trolleybus; —les véhicules militaires selon l'ordonnance du 17 août 1994) sur la circulation militaire (OCM); —les véhicules des personnes qui bénéficient de privilèges et d'immunités diplomatiques; —les remorques agricoles; —les monoaxes et leurs remorques; —les voitures à bras équipées d'un moteur. 2 Composants de véhicules, objets d'équipement et dispositifs de protection pour les utilisateurs d'un véhicule 2.1 Feux —les dispositifs d'éclairage et avertisseurs optiques, tant les obligatoires que les facultatifs; —les appareils automatiques d'enclenchement et de commutation des feux; —les dispositifs de protection contre l'éblouissement et ceux permettant de modifier l'effet de la lumière; —les catadioptres prescrits. Font exception: —les feux, les dynamos et les catadioptres des cycles. 1) RS 510.710 4009

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 2.2 Dispositifs de signalisation: —signal de panne; —clignoteurs de direction; —avertisseurs acoustiques, tant les obligatoires que les facultatifs; 2.3 Autres objets d'équipement ainsi que dispositifs de protection pour les utilisateurs d'un véhicule —les tachygraphes et les enregistreurs de fin de parcours, tant les obligatoires que les facultatifs; —les disques d'enregistrement pour tachygraphes; —les ceintures de sécurité pour voitures automobiles; —les points d'ancrage des ceintures de sécurité; —les casques pour motocyclistes et cyclomotoristes; —les extincteurs pour autocars et véhicules transportant des marchandises dangereuses; —les équipements de secours pour les véhicules transportant des liquides dangereux dans des citernes; —les silencieux d'échappement de rechange qui n'ont pas déjà été réceptionnés avec le véhicule; —les limiteurs de vitesse obligatoires. N37793³ 4010

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 Annexe 2 (ail. 5, 18 et 21) Organes chargés de la réception et de l'expertise Organes de réception Compétents pour: 1³ Office fédéral de la police Section des homologations Quellenweg 9 3084 Wabern Association des établissements cantonaux d'assurance incendie Bundesgasse 20 3001 Berne Véhicules, châssis, systèmes et composants de véhicules, objets d'équipement et dispositifs de protection pour les utilisateurs d'un véhicule, selon l'annexe 1, exceptés les extincteurs.

Extincteurs pour autocars et véhicules qui transportent des marchandises dangereuses.
Organes d'expertise Compétents pour: Office fédéral de la police Section des homologations Quellenweg 9 3084 Wabern Office fédéral de métrologie Lindenweg 50 3084 Wabern Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches (EMPA) Ueberlandstrasse 129 8600 Dübendorf Laboratoire fédéral d'essai des matériaux et de recherches (EMPA) Unterstrasse 11 Case postale 977 9001 Saint-Gall Véhicules, châssis, systèmes et composants de véhicules, objets d'équipement et dispositifs de protection pour utilisateurs d'un véhicule, selon l'annexe 1, pour autant qu'ils ne soient pas expertisés par un autre organe mentionné ci-après. Feux, catadioptres et dispositifs de signalisation ainsi que limiteurs de vitesse, tachygraphes, enregistreurs de fin de parcours et contrôles de fonctionnement des disques d'enregistrement pour tachygraphes. Expertises des gaz d'échappement, de la consommation de carburant, de la puissance des moteurs et des émissions de fumées, pour toutes les catégories de véhicules. Expertise technique de la composition du papier des disques d'enregistrement pour tachygraphes, tests statiques des ceintures de sécurité et tests des casques pour motocyclistes et cyclomotoristes. 4011

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 Organes de réception Compétents pour: Dynamic Test Center (DTC) c/o Ecole d'ingénieurs de Bienne 2537 Vauffelin Ecole d'ingénieurs de Bienne Organe d'expertise des émissions de gaz d'échappement Gwerdtstrasse 5 SIO Nidan Ecole d'ingénieurs de Bienne 2537 Vauffelin Association des établissements cantonaux d'assurance incendie Bundesgasse 20 3001 Berne Association pour la sauvegarde de l'hygiène de l'air (ASHEA) Spanweidstrasse 3 8006 Zurich Société suisse de l'industrie du gaz et des eaux (SSIGE) Grutlistrasse 44 8027 Zurich Association suisse des électriciens (ASE) Luppenstrasse 1 8320 Fehraltorf ou Inspection fédérale des installations à courant fort Dépt matériel et appareils Luppenstrasse 1 8320 Fehraltorf Tests dynamiques des ceintures de sécurité pour véhicules individuels et de leurs points d'ancrage ainsi que de la résistance statique et dynamique des véhicules. Expertise des émissions de gaz d'échappement et de fumées ainsi que mesurages de la puissance des moteurs. Tests dynamiques des ceintures de sécurité et de leurs points d'ancrage.
Extincteurs pour autocars et véhicules transportant des marchandises dangereuses.
Equipements de secours pour les véhicules transportant des liquides dangereux dans des citernes. Expertise de l'installation de gaz sur les véhicules fonctionnant au gaz. Expertise électrotechnique des véhicules électriques, solaires, hybrides, etc. 3 4012

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 Annexe 3 (art. 32) Emoluments 1
Emoluments de base pour la réception par type de véhicules et de châssis sans expertise technique L'émolument est fixé comme il suit: Francs 1.1 Pour les travaux administratifs concernant des documents 200.- 1.2 Pour la délivrance de la réception par type 100.- 1.3 Pour une fiche supplémentaire, des compléments, adjonctions et corrections 200.- 1.4 Pour l'octroi du droit d'utiliser une réception par type existante (art. 6, ter al.), par réception 300.-
2 Emoluments de base pour la réception par type de véhicules et de châssis avec expertise technique L'émolument comprend l'inscription, la préparation et l'exécution de l'expertise technique —à l'exception des expertises techniques réalisées séparément selon le chiffre 6—les travaux administratifs et les débours ordinaires jusqu'à et y compris la délivrance de la réception par type. Il est fixé comme il suit: 2.1 pour les motocycles, les motocycles légers, les quadricycles légers à moteur, les tricycles à moteur, les quadricycles à moteur, les cyclomoteurs, les remorques industrielles de transport et de travail et leurs châssis, dont le poids total n'excède pas 2000 kg 300.— Pour les variantes du même type

200.- 2.2 Pour les voitures automobiles légères de transport et de travail et leurs châssis, les remorques industrielles de transport et de travail et leurs châssis, dont le poids total excède 2000 kg 600.— Pour les variantes du même type 400.- 2.3 Pour les voitures automobiles lourdes de transport et de travail et leurs châssis 900.— Pour les variantes du même type 500.- 4013

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 3 Emoluments additionnels pour la réception par type de véhicules et de châssis Pour chaque véhicule immatriculé, l'émolument additionnel est fixé comme il suit: Francs 3.1 Pour les voitures automobiles 5.50 3.2 Pour les remorques et les motocycles 4 . - 3.3 Pour les cyclomoteurs 1.50 Le justificatif du paiement de l'émolument additionnel, perçu pour les véhicules automobiles et les remorques, est un timbre de contrôle que le titulaire de la réception par type doit coller sur les rapports d'expertise des véhicules. Les rapports d'expertise sans timbres de contrôle seront renvoyés. L'émolument additionnel pour les cyclomoteurs est perçu par l'organe de réception auprès du titulaire de la réception par type, conformément à des listes ad hoc. L'Office fédéral de la police peut consulter la déclaration de douane. 4 Emoluments pour les réceptions des composants de véhicules et les réceptions par type quant aux gaz d'échappement L'émolument est fixé comme il suit: Francs 4.1 Pour les réceptions nationales par type quant aux gaz d'échappement 260.- 4.2 Pour les réceptions nationales par type de feux, de dispositifs de signalisation et d'autres objets d'équipement 65.- 4.3 Pour les réceptions par type avec validité internationale 260.- 5 Emoluments en fonction du temps consacré Pour les expertises techniques et administratives, l'émolument varie entre 70 et 120 francs par heure de travail. Il dépend du volume et de la difficulté de l'acte et s'applique aux prestations qui ne correspondent pas au volume ordinaire de l'expertise ainsi qu'aux vérifications de conformité ou aux expertises spéciales selon le chiffre 6.3. 6 Emoluments pour des expertises effectuées indépendamment de celles figurant au chiffre 2 (expertises des systèmes de véhicules) 6.1 Emoluments pour les expertises du niveau sonore L'émolument pour les expertises du niveau sonore comprend l'inscription, la préparation, les mesurages au passage du véhicule et à l'arrêt, 4014 ³

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 jusqu'à et y compris l'établissement du rapport d'expertise. Il est fixé comme il suit: 6.1.1 Pour les motocycles, les motocycles légers, les quadricycles légers à moteur, les quadricycles à moteur et les tricycles à moteur 240.- 6.1.2 Pour les voitures automobiles légères de transport et de travail et leurs châssis 240.- 6.1.3 Pour les voitures automobiles lourdes de transport et de travail et leurs châssis 320.- 6.1.4 Pour mesurer à l'arrêt le niveau sonore des véhicules à chenilles et à bandage métallique, ainsi que pour mesurer le niveau sonore de l'échappement d'air comprimé 80.- 6.2 Emoluments pour les expertises de fumées de moteurs diesel L'émolument est fixé comme il suit: Pour des mesurages à pleine charge et en accélération libre 160.— 6.3 Les émoluments pour les autres expertises de systèmes de véhicules sont fixés, en fonction du temps consacré, conformément au chiffre 5. 7 Emoluments pour la dispense de la réception par type Selon l'article 4, 2 e et 3e alinéas, l'émolument par véhicule est fixé comme il suit: 7.1 Pour les voitures automobiles lourdes de transport et de Francs travail 150.- 7.2 Pour les voitures automobiles légères de transport et de travail 100.- 7.3 Pour les autres véhicules 75.- 8 Autres émoluments L'émolument est fixé comme il suit: 8.1 Pour la remise de données et formules sur Francs des supports informatiques par support

E. 20

N37793 4015 Francs

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 Annexe 4 (art. 16 et 18) Annexes à la demande de réception par type A. Inscription pour des voitures automobiles avec réception générale-CE 1 .Données sur la fiche de réception selon l'annexe 5 (formule1)) 2 .Réception générale-CE 3 .Réception quant au niveau sonore 4 .Réception quant aux gaz d'échappement (pour moteurs diesel, inclus les fumées) 5 .Réception quant aux freins avec schéma des freins et légende 6 .Représentation graphique du dispositif d'échappement, avec les cotes 7 .Diagramme de la courbe de puissance nette du moteur et de la courbe caractéristique du couple avec indication de la norme de mesure 8 .Données concernant la fiche d'entretien du système antipollution²⁾ B. Autres inscriptions avec réception partielle-CE , déclaration de conformité, réception selon le droit étranger ou international ainsi qu'inscription à l'expertise technique effectuée par l'OFP 1 Données générales 1.1 Marque de fabrique 1.2 Désignation du type 1.3 Désignation technique 1.4 Catégorie de véhicule de la CE 1.5 Constructeur et pays de montage 1.6 Requéran 1.7 Garantie du constructeur pour le poids total 1.8 Jantes et pneumatiques, y compris les variantes éventuelles (les pneu- matiques qui ne sont pas mentionnés dans les normes ETRTO ou dans les manuels concernant les pneumatiques requièrent une garantie du fabricant de pneumatiques) 1.9 Prospectus illustrés ou photographies (prise de vue frontale, latérale et arrière) 1.10 Représentation graphique des dimensions principales, avec les cotes 1.11 Variantes d'exécution éventuelles 1)Peut être obtenue auprès de l'Office fédéral de la police, Quellenweg 9, 3084 Wabern. 2)Ordonnance du 22 décembre 1993 relative à l'entretien et au contrôle subséquent des voitures automobiles en ce qui concerne les émissions de gaz d'échappement et de fumées (RS 741.437). 4016

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 1.12 Représentation graphique de l'emplacement de tous les feux, avec les cotes (distance du sol, distance du bord) 1.13 Modifications et compléments effectués pour la Suisse par le construc- teur ou l'importateur 1.14 Autres documents, dans des cas spéciaux 2 Autres données pour les voitures de tourisme, les autocars, les voitures automobiles de transport 2.1 Données permettant de décoder la désignation du type, le numéro du châssis et l'identification du moteur 2.2 Caractéristiques du moteur telles que genre de construction, cylindrée, alésage, course, compression, nature du carburant, suralimentation, etc. 2.3 Diagramme de la courbe de puissance du moteur et de la courbe caractéristique du couple avec désignation du type de moteur et de la norme de mesure 2.4 Données concernant le genre de déparasitage, selon l'annexe 12 de l'OETV 2.5 Représentations graphiques du dispositif d'échappement et schéma du système d'admission, avec les cotes 2.6 Transmission: râpport de la boîte de vitesses et du pont, embrayage, vitesse maximale 2.7 Schéma du frein de service, du frein auxiliaire et du frein de stationne- ment avec l'indication des démultiplications et des surfaces effectives de freinage ou réception partielle-CE, selon l'annexe 7 de l'OETV 2.8 Représentation graphique ou description de la suspension, de la direc- tion, du réservoir de carburant (nombre, matériau, capacité) 2.9 Attestation d'une expertise relative aux points d'ancrage des ceintures de sécurité, selon l'annexe 2 de l'OETV 2.10 Attestation d'une expertise du niveau sonore, selon l'annexe 6 de l'OETV 2.11 Attestation d'une expertise des gaz d'échappement, selon l'annexe 5 de l'OETV 2.12 Attestation d'une expertise de la fumée produite par les moteurs diesel, selon l'annexe 5 de l'OETV 2.13 Attestation d'une mesure de consommation de carburant conformé- ment à l'article 97, 4e et 5e alinéas, OETV 2.14 Données destinées à la fiche d'entretien du système antipollution 3 Autres données pour les motocycles, cyclomoteurs, quadricycles légers à moteur, quadricycles à moteur et tricycles à moteur 3.1 Déclaration du constructeur attestant que le véhicule se prête à l'utilisation

avec un side-car ou une remorque et indiquant les poids totaux ou les poids remorquables autorisés à cet effet 3.2 Données permettant de décoder la désignation du type, le numéro du châssis et l'identification du moteur 4017

Réception par type des véhicules routiers RO 1995 3.3 Caractéristiques du moteur, telles que genre de construction, cylindrée, alésage, course, compression, nature du carburant, suralimentation, etc. 3.4 Diagramme de la courbe de puissance du moteur et de la courbe caractéristique du couple avec désignation du type de moteur et de la norme de mesure Cyclomoteurs avec le diagramme de la courbe de puissance nette du moteur établi par l'EMPA, à Dübendorf 3.5 Données concernant le genre de déparasitage, selon l'annexe 12 de l'OETV 3.6 Représentations graphiques du dispositif d'échappement et schéma du système d'admission, avec les cotes 3.7 Transmission de la puissance: rapports de la boîte de vitesses et du pont, embrayage, vitesse maximale 3.8 Schéma du frein de service, du frein auxiliaire et du frein de stationnement avec l'indication des démultiplications et des surfaces effectives de freinage ou réception partielle-CE, selon l'annexe 7 de l'OETV 3.9 Représentation graphique ou description de la suspension, de la direction, du réservoir de carburant (nombre, matériau, capacité) 3.10 Attestation d'une expertise du niveau sonore, selon l'annexe 6 de l'OETV 3.11 Attestation d'une expertise des gaz d'échappement, selon l'OEV 3 ou 41) 4 Autres données pour les voitures automobiles de travail et les chariots à moteur 4.1 Garantie pour le poids total autorisé de l'ensemble ou pour le poids remorquable autorisé, freiné ou non freiné 4.2 Données permettant de décoder la désignation du type, le numéro du châssis et l'identification du moteur 4.3 Caractéristiques du moteur, telles que genre de construction, cylindrée, alésage, course, compression, nature du carburant, suralimentation, etc. 4.4 Diagramme de la courbe de puissance du moteur et de la courbe caractéristique du couple avec désignation du type de moteur et de la norme de mesure 4.5 Données concernant le genre de déparasitage, selon l'annexe 12 de l'OETV 4.6 Représentations graphiques du dispositif d'échappement et schéma du système d'admission, avec les cotes 4.7 Transmission: rapport de la boîte de vitesses et du pont, embrayage, vitesse maximale 1) OEV 3 et 4 du 22 octobre 1986 (RS 741.435.3 et 741.435.4). 4018³)

1 ■ Réception par type des véhicules routiers RO 1995 4.8 Schéma du frein de service, du frein auxiliaire et du frein de stationnement avec l'indication des démultiplications et des surfaces effectives de freinage ou réception partielle-CE, selon l'annexe 7 de l'OETV 4.9 Représentation graphique ou description de la suspension, de la direction, du réservoir de carburant (nombre, matériau, capacité) 4.10 Attestation concernant l'arceau, le cadre ou la cabine de sécurité pour les véhicules agricoles, selon l'article 153 de l'OETV 4.11 Attestation d'une expertise du niveau sonore, selon l'annexe 6 de l'OETV 4.12 Attestation d'une expertise de la fumée produite par les moteurs diesel, selon l'annexe 5 de l'OETV 4.13 Données destinées à la fiche d'entretien du système antipollution 5 Autres données pour les remorques 5.1 Garantie quant à la capacité de charge des essieux 5.2 Charge du timon et force de traction du timon, de la fourche d'attelage et du dispositif d'attelage (boule/anneau) 5.3 Vitesse maximale autorisée 5.4 Données permettant de décoder la désignation du type et le numéro du châssis 5.5 Schéma du frein de service et du frein de stationnement, avec l'indication des démultiplications et des surfaces effectives de freinage ou réception partielle—CE, selon l'annexe 2 de l'OE'V 5.6 Représentation graphique ou description de la suspension 6 Véhicules électriques 6.1 Puissance du moteur: diagramme de la puissance continue 6.2 Transmission: rapports de la boîte de vitesses et du pont, embrayage, vitesse maximale 6.3 Schéma du frein de service, du frein auxiliaire et du frein de stationnement

avec l'indication des démultiplications et des surfaces effectives de freinage ou réception partielle-CE, selon l'annexe 7 de l'OETV 6.4 Représentation graphique ou description de la suspension, de la direction 6.5 Attestation d'une expertise des ceintures de sécurité et de leurs points d'ancrage, selon l'annexe 2 de l'OETV 6.6 Attestation d'une expertise du niveau sonore, selon l'annexe 6 de l'OETV 6.7 Attestation quant à la sécurité électrique des dispositions OMBT, selon l'article 51 de l'OETV N37793 4019

c Réception par type des véhicules routiers N RO 1995 Forme et contenu de la réception par type 1. Voitures automobiles, quadricycles à moteur et quadricycles légers à moteur
Remarque: pour tracteurs et chariots à moteur, la vitesse de l'arbre de prise de force dans 2 positions sera indiquée en supplément. Réception suisse par type et Genre de vhc 2 Z 04
Marque et type - - - - 2 02 Sous-genre vhc - - - - 2 Z 05 Type technique - - - - 2 03 Catégorie Cod..OFTT 9 9 06 Identifications - - - 2 Annexe 5 (art. 8) (Recto) Z 07
Forme de carrosserie Z 08 Aptitude tout-terrain Z 09 No de réception générale - CE 3 3 3 CH 1??? 99 3 - - - - Z 3---Z • tocorostructureur 0 1 2 3 4 t t Plaquette constructeur 0 1 2 3 4 t 2 No de chinesis 0 1 2 3 4 5 6 5 6 5 6 Cade-Dm 9 9 9 9 6 9 - - - Z 6 9 - - - Z 7 7 13 Chine 14 Essieux/Roues 0 1 2 3 4 - - - - 2 15 Superman 0 1 2 3 4 - - - - Z 16 Direction 0 1 2 3 4 - - - - Z 17 Entraînement 0 1 2 3 4 - - - - Z I813Vi.damibuion 0 - Z / 0 Z / 0 0 - Z / 0 Z / 0 0 - Z / 0 2 / 0 0 - Z / 0 Z / 0 19Vmaa vhc mech. 0 - Z - 0 - Z a c o r e 0 - Z - 0 - Z 20Frnn de serran 0 1 2 3 4 - - Z O 1 2 3 4 - - Z O 1 2 3 Z

E. 21

Frein *urbaine 0 1 2 3 4 - - Z o 1 2 3 Z

E. 22

Frein de stationnement 0 1 2 3 4 - - Z ' 23 Ralentisseur 0 1 2 3 4 - - Z 36
Equipement dimensions 37 Ne e b e de p l . e a total 38 Nombre de popes 39 Ritrovkeurs 40
Longueur 41 Largeur 42 Hauteur 43 Folte.àtaus AV/AR 44 Distance essieu 1.2 45
Distance essieu 2.3 46 Distance essieu 3.4 47 Voie enjeu 1 46 Voie essieu 2 49 voie essieu
3 50 Voie essieu 4 9 9 - 9 9 A v 9 - 9 o 1 2 Z O 1 2 Z 99999 - 99999 9999 - 9 9 9 9 9999 -
9999 9999 - 9999 / 9999 - 9999 9999 - 9999 9999 - 9999 9999 - 9999 9999 - 9999 9999 - 9
9 9 9 9999 - 9999 9999 - 9999

E. 24

Moteur

E. 25

Merqu✓Type 0 1 Z 0 1 2 Z

E. 26

Commotion 0 / 9 - T a k t / 9 9 0

E. 27

Centern 9 9 9 9 9

E. 28

Puosance/n 9 9 9 . 9 9 / 9999

E. 29

Couple max. / n 9 9 9 9 , 9 9 / 9999

E. 30

CaMtyear 0 1 2 3 4 - - - - Z 315ilarcouo OZ 0 1 2 3 4 - - - - Z

E. 32

Silencieux OZ 0 1 2 3 4 - - - - Z

E. 33

Silencieux OZ 0 1 2 3 4 - - - - Z

E. 34

Iden moteur 0 1 Z 0 1 2 Z O 1 2 3 4 - - - - Z 0 0 0 0 51 Poids/Genues 52 P e n s i .ide 53
 Poli Y 1 a l ed8.n 54 Garanties esseua 55 Charge sur toit 56 Poids remgroub!s 57 freinés 56
 non freinés 59 avec frein à inertie 60 Rem. à essieu central 61 Rem. à enjeu central/ABS 62
 Direction à bogie 63 Direction i bogie/ABS 64 Sem.-remorque 65 Sema-remaque/ABS 66
 Poids de l'ensemble 67 Facteur dise. d'ageu9e

E. 35

Longueur 9999 - 9999 O 1 2 3 Z

E. 36

Largeur 9999 - 9999 18 Frein à pied 0 1 2 3 4 - - Z

E. 37

Hauteur 9999 - 9999 O 1 2 3 4 - - Z

E. 38

Porte-à-faux AV 9999 - 9999 O 1 2 3 Z

E. 39

Porte-ii-faux AR 9999 - 9999 19 Frein de stationnement 0 1 2 3 4 - - Z

E. 40

Distance essieu 1.2 9999 - 9999

E. 41

Voie essieu 1 9999 - 9999

E. 42

Voie essieu 2 9999 - 9999 20 Moteur

E. 43

Poids/Garentles 21 Marque / Type 0 1 Z 0 1 2 Z

E. 44

Poids à vide 9999 - 9999 22 Construction O / 9 - T a k t / 99 0 1 - - - - Z

E. 45

Poids total admis 9999 - 9999 23 tylindrâe 99999

E. 46

Garanties essieux 9999 / 9999 / 9999 24 Puissance / n 999,99 / 9999 25 Couple max. / n
 9999,99 / 9999

et f 1 Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente ordonnance: b. OETV pour l'ordonnance du 19 juin 1995) concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers; 2 Au sens de la présente ordonnance on entend par: a. Conducteur, toute personne qui, même pendant une courte période, conduit l'un des véhicules mentionnés à l'article 3, 1er alinéa; f. Durée de la conduite, le temps consacré à la conduite d'un des véhicules mentionnés à l'article 3, 1er alinéa; 3 1)RS 822.22 2)RS 741.41; RO 1995 . . . 4028 1995 —436

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles Art. 3, lu al. 1 La présente ordonnance s'applique aux conducteurs de voitures automobiles légères (art. 10, 2e al., OETV), de quadricycles légers à moteur, de quadricycles à moteur et de tricycles à moteur (art. 15 OETV), qui sont utilisés pour des transports de personnes à titre professionnel et immatriculés avec seize places assises au maximum, siège du conducteur non compris, en trafic interne ou huit places en trafic international. Art. 4, 1er al., let. a à d, ainsi que 2e al., let. b, d et e 1 La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs de véhicules automobiles: a .Dont la vitesse ne peut dépasser 30 km/h en raison de leur genre de construction; b .Abrogée c .Qui sont aménagés pour le transport de malades ou de blessés et sont équipés des avertisseurs spéciaux (art. 82 OETV); d .Abrogée 2 En outre, la présente ordonnance ne s'applique pas: b, d et e Abrogées Art. 9, 1er al., deuxième phrase et 2« al., deuxième phrase 1 . . . Ce repos peut être ramené trois fois par semaine à 9 heures. 2 ... Abrogée Art. 10 Abrogé Art. 11, 2e al., première phrase 2 L'employeur est tenu d'accorder annuellement aux salariés appelés à travailler le dimanche au moins 20 jours de repos coïncidant avec un dimanche ou un jour férié... . Art. 15, 2e al. 2 Lorsque des courses de caractère privé sont effectuées avec le véhicule, le tachygraphe doit être maintenu continuellement en fonction; il faut choisir la position «Pause» (position «0» ou symbole «chaise»). Art. 16, al. 6bis 6bis Si le véhicule est équipé d'un tachygraphe conformément à l'article 100, 2e alinéa, OETV, il y a lieu d'appliquer les prescriptions d'utilisation énoncées à 4029

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles l'article 14 de l'ordonnance du 19 juin 1995) sur les chauffeurs (OTR 1). Sont en outre applicables, dans ce cas, les règles concernant l'utilisation du livret de travail selon l'article 15 OTR 1. Art. 24 et 26 Abrogés Art. 28, 2e al., phrase introductive et 3e al. 2 Celui qui enfreint les dispositions sur le contrôle (art. 15 à 23), notamment:.. . 3 Celui qui enfreint les devoirs ou les prescriptions à observer selon les dispositions spéciales (art. 25 et 27), sera puni des arrêts ou de l'amende. Art. 32, 3e al. Abrogé II La présente modification entre en vigueur le 19 juin 1995. 19 juin 1995 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Villiger Le chancelier de la Confédération, Couchepin N37782 1) RS 822.221; RO 1995 4031 4030 3 \ ■

Ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (Ordonnance sur les chauffeurs; OTR 1) du 19 juin 1995 Le Conseil fédéral suisse, vu les articles 56 et 103 de la loi fédérale sur la circulation routière¹), arrête: Section 1: Objet et définitions Article premier Objet La présente ordonnance régit la durée du travail, de la conduite et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles; elle régit également les contrôles auxquels ils sont soumis ainsi que les obligations des employeurs. Art. 2 Définitions Au sens de la présente ordonnance on entend par: a .conducteur, toute personne qui, même pendant une courte période, conduit l'un des véhicules mentionnés à l'article 3, 1er alinéa; b .indépendant, toute personne qui n'est pas au

service d'un employeur ou n'est soumise à aucun rapport de subordination et qui est seule à décider de l'utilisation du véhicule (propriétaire d'entreprise); en cas de doute (p. ex. pour les conducteurs sous contrat d'affrètement), on se fondera sur les rapports de travail réels et non pas sur la fonction désignée dans un contrat éventuel; sont également réputés conducteurs indépendants le conjoint du propriétaire d'entreprise, ses ascendants ou descendants et leurs conjoints, ainsi que les enfants de son conjoint; c .salarié, toute personne qui n'est pas conducteur indépendant, en particulier celle qui conduit un véhicule alors qu'elle est au service d'un employeur ou qu'elle est soumise à des rapports de subordination; d .employeur, toute personne qui, en tant que propriétaire d'entreprise ou supérieur, est en droit de donner des instructions au conducteur; e .durée du travail, le temps pendant lequel le salarié doit se tenir à la disposition de l'employeur; elle englobe aussi le simple temps de présence, les pauses inférieures à 15 minutes et, lorsque l'équipage comprend plusieurs RS 822.221 1) RS 741.01 1995 —435 4031

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 conducteurs, le temps pendant lequel le salarié circule comme passager; la durée du travail comprend en outre le temps pendant lequel il exerce une activité lucrative pour un autre employeur; f .activité professionnelle: pour le salarié, la durée du travail, pour le conducteur indépendant, la durée de la conduite ainsi que les activités en relation avec le transport; g .repos, toute période ininterrompue, d'au moins une heure pendant laquelle le conducteur peut disposer librement de son temps; h .semaine, la période qui court du lundi à 00.00 heures au dimanche à 24.00 heures. Section 2: Domaine d'application Art. 3 Domaine d'application 1 La présente ordonnance s'applique aux conducteurs de voitures automobiles et d'ensembles de véhicules: a .affectés au transport de choses, dont le poids total inscrit dans le permis de circulation excède 3,5 t; b .affectés au transport de personnes, qui sont immatriculés avec plus de huit places assises, siège du conducteur non compris. zLorsqu'un conducteur conduit à l'étranger un véhicule immatriculé en Suisse, la présente ordonnance s'applique dans la mesure où les accords internationaux que la Suisse a ratifiés ne prévoient pas des prescriptions plus sévères. 3 Les conducteurs qui circulent en Suisse avec des véhicules immatriculés à l'étranger ne doivent observer que les prescriptions énoncées aux articles 5, 8, let à 3e et 5e alinéas, ainsi qu'aux articles 9 à 12, 14 et 18, 1er alinéa. 4 La présente ordonnance ne s'applique aux employeurs que pour autant qu'elle leur impose expressément des obligations. Art. 4 Exceptions 1 La présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules: a .dont la vitesse maximale autorisée n'excède pas 30 km/h; b .affectés aux services de l'armée, de la police, des pompiers, de la protection civile, ou utilisés sur mandat desdits services; c .affectés aux services de l'enlèvement des ordures, des égouts, de protection contre les inondations, de l'eau, du gaz, de l'électricité, de la voirie, des téléphones, des télégraphes, des envois postaux, de la radiodiffusion, de la télévision et de la détection des émetteurs ou récepteurs de radio ou de télévision; d .affectés au transport de personnes en trafic de ligne, dans la mesure où la longueur de la ligne n'excède pas 50 km; 4032 ³

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 e .utilisés dans des états d'urgence ou pour des missions de sauvetage; f .spécialement équipés pour des tâches médicales; g .transportant du matériel de cirque ou de fêtes foraines; h .spécialisés de dépannage; i .subissant des tests sur route ou des transferts à des fins d'amélioration technique, de réparation ou d'entretien, et qui sont neufs ou transformés et ne sont pas encore mis en circulation; k .utilisés pour des transports

non commerciaux de biens dans des buts purement privés; 1. utilisés pour la collecte du lait dans les fermes ou ramenant aux fermes des bidons à lait ou des produits laitiers destinés à l'alimentation du bétail; m. affectés uniquement au trafic interne d'une entreprise et ne pouvant emprunter la voie publique qu'avec une autorisation officielle (art. 33 de l'ordonnance du 20 nov. 1959) sur l'assurance des véhicules, et art. 72, 1^{er} al., let. e, de l'ordonnance du 27 oct. 1976) réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière, OAC). 2 En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs qui effectuent exclusivement des courses avec les véhicules ou ensembles de véhicules suivants: a .véhicules affectés au transport de personnes, dont le poids total n'excède pas 3,5 t et qui sont immatriculés avec seize places assises au maximum, siège du conducteur non compris; b .ensembles de véhicules affectés au transport de choses, pour autant que le poids total du véhicule tracteur n'excède pas 3,5 t et, s'il s'agit de tracteurs à sellette, que le poids total autorisé de l'ensemble inscrit dans le permis de circulation du tracteur à sellette n'excède pas 5 t; c .véhicules de l'administration fédérale (art. ter, ter al., let. a, de l'ordonnance du 31 mars 1973) concernant les véhicules automobiles de la Confédération et leurs conducteurs) pour les besoins de l'administration; d .véhicules utilisés pour des prêts de livres ou de jouets, des expositions itinérantes, etc., et qui sont équipés spécialement à cet effet; e .véhicules des écoles de conduite. 3 En trafic interne, la présente ordonnance ne s'applique pas aux conducteurs soumis à la loi du 8 octobre 1974 sur la durée du travail et qui n'effectuent que des transports régis par ladite loi. Lorsque ces conducteurs effectuent en outre d'autres transports, ils sont tenus d'observer, pour toute leur activité professionnelle, les prescriptions des articles 5 à 12 sur la durée du travail, de la conduite et du repos et de tenir à jour les moyens de contrôle indiqués aux articles 14 à 16. 1)RS 741.31 2)RS 741.51 3)RS 741.541 4)RS 822.21 4033

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 Section 3: Durée de la conduite, du travail, des pauses et du repos Art. 5 Durée de la conduite 1 La durée de la conduite entre deux repos quotidiens ou entre un repos quotidien et un repos hebdomadaire (durée journalière de la conduite) ne doit pas excéder 9 heures. La durée journalière de la conduite peut être portée deux fois par semaine à 10 heures. 2 Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de choses doit observer un repos hebdomadaire au sens de l'article 11 après six périodes de conduite journalière au maximum. Cette période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du sixième jour si la durée totale de la conduite au cours des six jours ne dépasse pas le maximum correspondant à six périodes de conduite journalière. 3 Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de personnes doit observer un repos hebdomadaire au sens de l'article 11 après douze périodes de conduite journalière au maximum. Cette période de repos hebdomadaire peut être reportée à la fin du douzième jour si la durée totale de la conduite au cours des douze jours ne dépasse pas le maximum correspondant à douze périodes de conduite journalière. Les limites fixées au 2 e alinéa s'appliquent aux conducteurs effectuant des transports de personnes en trafic international de ligne. 4 La durée totale de la conduite en l'espace de deux semaines peut atteindre 90 heures au maximum. Art. 6 Durée maximale de la semaine de travail 1 La durée maximale de la semaine de travail du salarié est de 46 heures. 2 Lorsque plusieurs personnes se relaient comme passager et conducteur (équipe multiple) trois jours au moins durant la semaine, la durée maximale de la semaine de travail peut atteindre 53 heures. Art. 7 Travail supplémentaire 1 La durée maximale de la semaine de travail (art. 6) peut être prolongée de 5 heures supplémentaires de travail. Cinq autres heures supplémentaires de travail sont autorisées par semaine durant les périodes où

l'entreprise connaît passagèrement une intense activité de caractère extraordinaire (p. ex. fluctuations saisonnières). Toutefois, le total des heures supplémentaires de travail accomplies par année civile ne doit pas dépasser 208. 2 Lorsqu'un salarié a accompli plus de 5 heures supplémentaires de travail en une semaine, son employeur est tenu d'en informer l'autorité d'exécution dans un rapport trimestriel à présenter dans les 14 jours qui suivent la fin du trimestre. 3 Le travail supplémentaire peut être compensé, soit sous la forme d'une rémunération additionnelle selon le code des obligations¹⁾ soit par un congé de même 1) RS 220 4034³

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 durée au moins. Une telle compensation doit avoir lieu dans les trois mois, à moins que l'employeur et le salarié ne soient convenus par écrit d'un délai plus long; ce délai ne peut en aucun cas excéder douze mois. Art. 8 Pauses 1Après 4 heures et demie de conduite, le conducteur doit respecter une pause d'au moins 45 minutes. Cette pause disparaît lorsqu'il entame, immédiatement après, une période de repos quotidien ou un repos hebdomadaire. 2 La pause au sens du premier alinéa peut être remplacée par des pauses d'au moins 15 minutes chacune, intercalées dans la période de conduite ou immédiatement après cette période, de manière à respecter les dispositions du le` alinéa. 3 Pendant les pauses visées par les le" et 2e alinéas, le conducteur ne peut exercer aucune activité professionnelle; il lui est toutefois permis de prendre place comme passager dans un véhicule à équipage multiple et, lors de transports combinés, d'accompagner le véhicule sur un ferry-boat ou un train. Après 5 heures et demie de travail, les salariés sont tenus de l'interrompre pendant au moins une heure d'affilée. Lorsque la pause débute avant que la période de 5 heures et demie ne soit écoulée, 30 minutes consécutives suffisent. 5 Une pause observée au titre du 1er alinéa ne compte pas comme repos quotidien. Art. 9 Repos quotidien 1Dans chaque période de 24 heures, le conducteur doit observer un temps de repos quotidien d'au moins 11 heures consécutives. 2 Le conducteur peut réduire à 9 heures consécutives le temps de repos selon le le' alinéa trois fois au maximum par semaine, à condition qu'un temps de repos correspondant soit observé par compensation avant la fin de la semaine suivante. 3 Lorsque le temps de repos n'est pas réduit conformément au 2e alinéa, il peut être pris en deux ou trois périodes séparées au cours de la période de 24 heures, l'une de ces périodes devant être d'au moins 8 heures consécutives et la durée minimale du repos quotidien de 12 heures au total. 4 Pendant chaque période de 30 heures au cours desquelles il y a au moins deux personnes à bord du véhicule, qui se relaient comme passager et conducteur (équipage multiple), celles-ci doivent chacune observer un repos quotidien d'au moins 8 heures consécutives. 5 Le repos quotidien peut être pris dans le véhicule pour autant que celui-ci soit à l'arrêt et équipé d'une couchette. 6 Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction de la période de repos quotidien doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures. Il doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au lieu de stationnement du véhicule ou au domicile du conducteur. 4035

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 Art. 10 Interruption du repos quotidien lors de transports combinés Lors de transports combinés, le conducteur peut, en dérogation de l'article 9, interrompre son repos quotidien une fois au plus, pour charger le véhicule sur le train ou le ferry-boat ou pour le décharger, pour autant que les conditions suivantes soient remplies: a .la partie du repos quotidien prise à terre doit pouvoir se situer immédiatement avant ou après la partie du repos quotidien prise à bord du ferry-boat ou du train; b .l'interruption entre les deux

parties du repos quotidien doit être aussi courte que possible et ne peut, en aucun cas, dépasser une heure avant l'embarquement ou après le débarquement, d'éventuelles formalités douanières étant comprises dans les opérations d'embarquement ou de débarquement; c .pendant les deux parties du repos quotidien, le conducteur doit pouvoir disposer d'un lit ou d'une couchette; d .lorsqu'il est pris en deux temps, le repos quotidien doit dépasser de deux heures au moins la durée de celui que le conducteur devrait observer ce jour-là sans interruption, conformément à l'article 9. Art. 11 Repos hebdomadaire t Chaque semaine, le conducteur doit porter à un total de 45 heures consécutives une des périodes de repos quotidien visées à l'article 9, à titre de repos hebdomadaire. 2 La période de repos hebdomadaire selon le 1er alinéa peut être réduite à un minimum de 36 heures consécutives si elle est prise au domicile du conducteur ou au lieu de stationnement du véhicule, ou à un minimum de 24 heures consécutives si elle est prise en dehors de ces lieux. 3 Chaque raccourcissement au sens du 2e alinéa doit être compensé par un temps de repos équivalent pris en bloc avant la fin de la troisième semaine suivant la semaine concernée. 4 Une période de repos hebdomadaire qui commence dans une semaine et se prolonge dans la suivante peut être rattachée à l'une ou l'autre de ces deux semaines. 5 Le conducteur d'un véhicule affecté au transport de personnes peut, sauf en trafic international de ligne (art. 5,3eal., troisième phrase), reporter la période de repos hebdomadaire à la semaine qui suit celle au titre de laquelle le repos est dû et la rattacher au repos hebdomadaire de cette deuxième semaine. 6 Tout temps de repos pris en compensation pour la réduction de la période de repos hebdomadaire doit être rattaché à un autre repos d'au moins 8 heures. Il doit être accordé, à la demande de l'intéressé, au domicile du conducteur ou au lieu de stationnement du véhicule. ■J 4036

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 Art. 12 Dérogations dans les états d'urgence t A condition de ne pas compromettre la sécurité routière et afin de lui permettre d'atteindre un point d'arrêt approprié, le conducteur peut déroger aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos dans la mesure nécessaire pour assurer la sécurité des passagers, du véhicule ou de son chargement. 2Le conducteur doit mentionner le genre et le motif de la dérogation aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos sur le disque d'enregistrement du tachygraphe. Section 4: Dispositions sur le contrôle Art. 13 Moyens de contrôle Pour contrôler si la durée de la conduite, du travail, des pauses et du repos a été observée (art. 5 à 11), il faut se fonder notamment sur: a .les indications enregistrées par le tachygraphe et les inscriptions figurant sur les disques d'enregistrement du tachygraphe; b .les inscriptions portées dans le livret de travail; c .les inscriptions faites dans les rapports journaliers à l'usage de l'entreprise et les données des horodateurs de l'entreprise; d .les inscriptions figurant dans le registre de la durée du travail, de la conduite et du repos. Art. 14 Tachygraphe 1Pendant son activité professionnelle, le conducteur doit maintenir le tachy- graphe continuellement en fonction aussi longtemps qu'il se trouve dans le véhicule ou à proximité et s'en servir de telle manière que la durée de la conduite et des autres travaux ainsi que les pauses soient clairement indiquées. Lorsque l'équipage est multiple, les conducteurs utilisent le tachygraphe de façon que l'appareil enregistre ces indications de manière distincte, pour chaque conduc- teur. 2 Lorsque, par suite de son éloignement du véhicule, le conducteur ne peut pas utiliser l'appareil, il portera au fur et à mesure les inscriptions adéquates, de façon lisible, sur le disque d'enregistrement, manuellement ou par un autre moyen approprié. Les inscriptions manuelles ne doivent pas compromettre les enregistre- ments de l'appareil. 3 Aucun disque d'enregistrement ne peut être utilisé pour

une période plus longue que celle pour laquelle il a été destiné. 4 Le conducteur portera les inscriptions suivantes sur le disque d'enregistrement: a. avant d'introduire le disque d'enregistrement: 1 .son nom et son prénom ainsi que le numéro de la plaque de contrôle du véhicule utilisé; 2 .le kilométrage avant le début de la course; 4037

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 b .avant d'introduire et après avoir retiré le disque d'enregistrement: la date et le lieu; c .après avoir retiré le disque, au terme de la dernière course de la journée: le nouveau kilométrage et le total des kilomètres parcourus; d .en cas de changement de véhicule pendant la journée: le relevé du compteur kilométrique du véhicule auquel il a été affecté et de celui auquel il va être affecté; e .le cas échéant, l'heure du changement de véhicule. 5 En cas de panne ou de fonctionnement défectueux du tachygraphe, et dans la mesure où les indications concernant la durée du travail, de la conduite et du repos ne sont plus enregistrées de manière irréprochable, le conducteur les portera sur le disque d'enregistrement ou sur une feuille ad hoc à joindre au disque d'enregistrement. Le conducteur doit être en mesure de présenter à toute demande de l'autorité d'exécution les disques d'enregistrement de la semaine en cours ainsi que le disque du dernier jour de la semaine précédente au cours de laquelle il a conduit; les disques d'enregistrement qui ne sont plus utilisés seront remis à l'employeur en vue d'être conservés (art. 18, 3e al.). Le conducteur emportera dans son véhicule suffisamment de disques d'enregistrement vierges, appropriés au tachygraphe. Il n'utilisera pas de disques d'enregistrement souillés ou endommagés; à cet effet, il doit les protéger de manière adéquate. En cas d'endommagement d'un disque qui contient des enregistrements, le conducteur doit joindre le disque endommagé au disque de réserve utilisé pour le remplacer. 8 L'employeur délivrera les disques d'enregistrement gratuitement au salarié et lui remettra, sur demande, une copie des disques utilisés. Art. 15 Livret de travail 1 Le salarié tient un livret de travail indiquant la durée de son travail: a .lorsqu'il n'est pas en mesure de la prouver par d'autres moyens de contrôle (disques d'enregistrement du tachygraphe, rapports journaliers et horodateurs); ou b .lorsqu'il n'exerce pas son activité selon un horaire rigide. 2 Le salarié n'utilisera qu'un livret de travail à la fois, même s'il est au service de plus d'un employeur. Le livret de travail est personnel et intransmissible. 3 L'employeur se procurera le livret de travail auprès de l'autorité d'exécution et le remettra gratuitement au salarié. Le livret de travail sera rendu à l'employeur lorsque toutes les feuilles sont remplies ou lorsque les rapports de service prennent fin. 4 Le premier jour de travail de la semaine suivante au plus tard ou, en cas de courses à l'étranger, après le retour en Suisse, le salarié remettra à l'employeur les 4038³ .³

³ Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 moyens de contrôle qu'il aura utilisés pour prouver son temps de travail (original perforé de la feuille hebdomadaire du livret de travail, rapports à l'usage de l'entreprise). Art. 16 Registre de la durée du travail, de la conduite et du repos 1A l'aide des moyens de contrôles disponibles, l'employeur s'assurera constamment que les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos ont été observées. A cet effet, il inscrira, pour chaque salarié, les indications suivantes dans un registre: a .la durée journalière de la conduite; b .la durée totale du travail par jour et par semaine; c .le nombre des heures supplémentaires accomplies et compensées ou rémunérées au cours d'une semaine ainsi que dans l'année civile; d .les temps de repos hebdomadaires accomplis et, dans l'hypothèse où ils sont subdivisés, la durée des temps de repos partiels; e .le temps éventuellement

consacré au service d'autres employeurs. 2 Les conducteurs indépendants indiquent dans un registre la durée journalière de la conduite et du temps de repos hebdomadaire et, en cas de subdivision, la durée des temps de repos partiels. 3 Pour les conducteurs dont la durée journalière de la conduite est manifestement inférieure à 7 heures, d'après un contrôle sommaire des disques du tachygraphe, il n'est pas nécessaire d'inscrire la durée de la conduite dans un registre. 4 A la fin de la semaine au plus tard, le registre prévu aux 1^{er} et 2^e alinéas doit contenir toutes les inscriptions relatives à l'avant-dernière semaine. Pour les conducteurs travaillant à l'étranger, le registre doit être établi dès que possible après leur retour en Suisse. 5 L'employeur qui fait tenir le registre par des tiers reste responsable de l'exactitude des inscriptions. 6 L'autorité d'exécution peut renoncer au registre de la durée du travail, de la conduite et du repos selon les 1^{er} et 2^e alinéas, pour les conducteurs exerçant leur activité professionnelle selon un horaire quotidien invariable, horaire qui rend impossible toute infraction aux prescriptions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. La décision de dispense indique l'horaire quotidien et le nom du conducteur et le cas échéant celui de l'employeur, sa validité étant limitée à un an; elle ne sera pas renouvelée si, durant la période de dispense, le conducteur a accompli plus de 20 courses en dehors de l'horaire. La durée d'un dépassement éventuel du temps de travail hebdomadaire maximal (art. 6, 1^{er} al.) sera consignée par écrit. Art. 17 Autres obligations de l'employeur et du conducteur 1 L'employeur répartira le travail du salarié de telle manière que ce dernier puisse respecter les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos. Le 4039

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 salarié doit avertir son employeur en temps opportun, si le travail qui lui a été confié devait l'amener à enfreindre les présentes dispositions. 2 L'employeur doit veiller à ce que le salarié observe les dispositions sur la durée du travail, de la conduite et du repos, tienne correctement les moyens de contrôle et les lui remette en temps voulu. L'employeur établira une liste comprenant les noms des conducteurs, leur adresse et leur date de naissance ainsi que, le cas échéant, le numéro du livret de travail. 4 Les salariés ne seront pas rémunérés en fonction des distances parcourues, du volume des marchandises transportées ou d'autres prestations qui sont de nature à compromettre la sécurité routière. Art. 18 Obligation de renseigner 1 L'employeur et les conducteurs fourniront aux autorités d'exécution tous les renseignements nécessaires à l'application de la présente ordonnance et aux contrôles. 2 L'employeur et les conducteurs indépendants permettront aux autorités d'exécution d'accéder à l'entreprise et de faire les investigations nécessaires. 3 L'employeur et tout conducteur indépendant conserveront pendant un an, au siège de l'entreprise: a .les disques d'enregistrement du tachygraphe (art. 14); b .les feuilles hebdomadaires du livret de travail et les livrets de travail remplis (art. 15); c .le registre de la durée du travail, de la conduite et du repos (art. 16); d .s'il y a lieu, les décisions de dispense (art. 16, 6^e al.). 4 Les succursales qui disposent des véhicules d'une manière autonome doivent conserver ces documents à leur siège. 5 Sur demande, les documents seront présentés ou envoyés aux autorités d'exécution. Section 5: Dispositions spéciales Art. 19 Apprentis conducteurs de camions La durée du travail de l'apprenti conducteur de camions (art. 5, 2^e al., OAC) ne dépassera pas 9 heures par jour; le temps consacré aux cours professionnels obligatoires est réputé temps de travail. Le temps de travail doit être compris entre 05.00 heures et 22.00 heures. La durée du repos quotidien selon l'article 9, 1^{er} alinéa, ne doit pas être raccourcie. 2 L'apprenti et l'instructeur sont soumis aux prescriptions en matière de contrôle énoncées à l'article 15. 4040³

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 3 Lors des courses d'apprentissage, l'instructeur inscrira ses initiales en plus du nom de l'apprenti sur le disque d'enregistrement du tachygraphe. 4 La course d'apprentissage est comptée comme temps de conduite, aussi bien pour l'instructeur que pour l'apprenti. Art. 20 Conducteurs à titre accessoire Les conducteurs dont l'activité professionnelle n'est que partiellement soumise à la présente ordonnance (conducteurs à titre accessoire) n'ont pas le droit, dans l'ensemble de leur activité professionnelle, de dépasser les limites fixées dans la présente ordonnance. 2 L'employeur qui engage des conducteurs à titre accessoire doit s'assurer que le salarié ne dépasse pas ces limites. 3 Pour les conducteurs engagés à titre accessoire et qui, en dehors de cette occupation, n'exercent pas une autre activité lucrative en qualité de salariés, tels les agriculteurs, les étudiants, les ménagères, l'autorité d'exécution fixe un nombre d'heures comme base de la durée du travail dans la mesure où l'exige l'activité qu'ils exercent à titre principal. Section 6: Dispositions et poursuite pénales Art. 21 Dispositions pénales 1Celui qui enfreint les dispositions sur la durée du travail, de la conduite, des pauses et du repos (art. 5 à 11) sera puni des arrêts ou de l'amende. 2 Sera puni des arrêts ou de l'amende, celui qui enfreint les dispositions sur le contrôle (art. 14 à 18), notamment: a .celui qui ne fait pas usage ou fait un usage incorrect des moyens de contrôle (art. 13); b .celui qui ne maintient pas le tachygraphe en fonction, l'emploie incorrectement ou falsifie les enregistrements; c .celui qui fait une inscription contraire à la vérité ou incomplète sur un document de contrôle, notamment sur le disque du tachygraphe ou dans le registre de la durée du travail, de la conduite et du repos, ou qui rend difficile la lecture de cette inscription; d .celui qui gêne l'autorité d'exécution dans ses contrôles, qui refuse soit de la laisser pénétrer dans l'entreprise, soit de lui remettre des documents de contrôle, soit de lui donner les renseignements nécessaires, ou qui lui fournit des renseignements contraires à la vérité. 3 Celui qui enfreint les devoirs ou les prescriptions à observer selon les dispositions spéciales (art. 19 et 20), sera puni des arrêts ou de l'amende. 4 L'employeur qui incite un conducteur à commettre un acte punissable en vertu de la présente ordonnance ou qui n'empêche pas, selon ses possibilités, une telle 4041

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 infraction, est passible de la même peine que le conducteur. Le juge pourra atténuer la peine à l'égard du conducteur ou l'exempter de toute peine si les circonstances le justifient. Art. 22 Poursuite pénale t La poursuite pénale incombe aux cantons. Outre le canton dans lequel l'infraction a été commise, le canton qui la constate est aussi compétent. 2 La poursuite pénale doit être portée à la connaissance de l'autorité d'exécution du canton dans lequel le véhicule est immatriculé. Section 7: Exécution Art. 23 Raïtes des cantons t Les cantons appliquent la présente ordonnance. Ils désignent les autorités compétentes pour l'exécution et présentent tous les deux ans un rapport à l'Office fédéral de la police. 2 Les autorités d'exécution feront des contrôles sur la route et dans les entreprises. Le Département fédéral de justice et police (DFJP) en fixe le nombre minimal. 3 Les contrôles d'entreprises seront effectués au siège social de l'entreprise ou dans ses succursales (art. 18, 4e al.). Si le siège social de l'entreprise ne se trouve pas dans le canton où le véhicule est immatriculé, le canton d'immatriculation informe l'autorité compétente pour contrôler l'entreprise. 4 L'autorité d'exécution établit une liste des entreprises ayant leur siège social ou une succursale dans le canton. Elle tient une liste des livrets de travail délivrés à chaque entreprise. 5 L'autorité d'exécution est tenue d'examiner les dénonciations pour inobservation de la présente ordonnance et, lorsqu'elles se révèlent fondées, de prendre les mesures nécessaires. Art. 24 Tâches de la Confédération t Le Département

fédéral de justice et police peut édicter des instructions générales pour l'application de la présente ordonnance. 2 L'Office fédéral de la police peut autoriser dans des cas individuels, pour des raisons impérieuses, des dérogations à certaines dispositions. Section 8: Dispositions transitoires Art. 25 Tachygraphes hebdomadaires 1 L'utilisation de jeux de disques dans les tachygraphes hebdomadaires n'est autorisée qu'en trafic interne et cela jusqu'au 30 septembre 1998. 4042 ³

Durée du travail et du repos des conducteurs professionnels RO 1995 de véhicules automobiles —OTR 1 2 Le jeu de disques complet sera introduit dans le tachygraphe le premier jour de la semaine, avant que le conducteur ne reprenne son véhicule; le premier disque doit porter, à l'exception du lieu (let. b), les inscriptions mentionnées à l'article 14, 4e alinéa. 3 A la fin de la semaine en cours, le conducteur sortira du tachygraphe le jeu complet de disques et inscrira sur le premier disque du jeu le nouveau kilométrage et le total des kilomètres parcourus; enfin, il reportera les noms sur les autres disques. 4 Les jeux de disques hebdomadaires seront classés et conservés par véhicule. Art. 26 Tachygraphe à l'usage des équipages multiples 1 Les tachygraphes qui enregistrent sur un seul disque les données concernant deux conducteurs ne peuvent encore être utilisés que jusqu'au 30 septembre 1998, pour des courses effectuées avec des équipages multiples. 2 Lorsque l'équipage comprend plusieurs conducteurs, les indications prévues à l'article 14, 4e alinéa, seront inscrites individuellement pour chaque conducteur; les disques d'enregistrement seront classés par véhicules. Art. 27 Conducteurs de voitures automobiles légères affectées au transport de marchandises Pour les conducteurs de voitures automobiles légères affectées au transport de choses, auxquels la présente ordonnance s'applique seulement en circulation internationale (art. 3, ter al., let. a, en relation avec l'art. 4, 2e al., let b), l'ordonnance est applicable à partir du le' octobre 1998. Art. 28 Tachygraphes UE Pour les conducteurs des véhicules qui, à partir du le' juillet 1995, sont équipés d'un nouveau tachygraphe selon l'article 100, 2e alinéa, de l'ordonnance du 19 juin 1995) concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers, les dispositions de la section 4 sur le contrôle s'appliquent dès la date du montage. Section 9: Entrée en vigueur Art. 29 La présente ordonnance entre en vigueur le ter octobre 1995. 19 juin 1995 Au nom du Conseil fédéral suisse: Le président de la Confédération, Villiger Le chancelier de la Confédération, Couchepin 1) RS 741.41; RO 1995 . . . N37781 4043

Traité de coopération du 19 juin 1970 en matière de brevets (PCT) RS 0.232.141.1; RO 1978 900 Champ d'application du traité le 15 juillet 1995, complément i) I Albanie 4 juillet 1995 A 4 octobre 1995 Arménie 2) 17 mai 1994 S 21 décembre 1991 Bélarus 2) 14 avril 1993 S 21 décembre 1991 Chine l e i octobre 1993 A let janvier 1994 Estonie 24 mai 1994 A 24 août 1994 Géorgie 2) 18 janvier 1994 S 21 décembre 1991 Guinée 27 février 1991 A 27 mai 1991 Irlande ler mai 1992 ler août 1992 Islande 23 décembre 1994 A 23 mars 1995 Kazakhstan 2) 16 février 1993 S 21 décembre 1991 Kenya 8 mars 1994 A 8 juin 1994 Kirghizistan 2) 14 février 1994 S 21 décembre 1991 Lettonie 7 juin 1993 A 7 septembre 1993 Libéria 27 mai 1994 A 27 août 1994 Lituanie 5 avril 1994 A 5 juillet 1994 Macédoine 10 mai 1995 A 10 août 1995 Mexique ler octobre 1994 A l ' janvier 1995 Moldova 2) 14 février 1994 S 21 décembre 1991 Mongolie 27 février 1991 A 27 mai 1991 Niger 21 décembre 1992 A 21 mars 1993 Nouvelle-Zélande l e t septembre 1992 A l e t décembre 1992 Ouganda 9 novembre 1994 A 9 février 1995 Ouzbékistan 2) 18 août 1993 S 21 décembre 1991 Portugal 24 août 1992 A 24 novembre 1992 Singapour 23 novembre 1994 A 23 février 1995 Slovaquie 30 décembre 1992 S let janvier 1993 Slovénie ler décembre

1993 A ter mars 1994 Swaziland 20 juin 1994 A 20 septembre 1994 1) La présente publication complète celle qui figure au RS 0.232.141.1. 2) Réserves, voir ci-après. 4044 1995 — 611 Etats parties Ratification Adhésion (A) Succession (S) Entrée en vigueur

Brevets (PCT) RO 1995 Tadjikistan 1) 14 février 1994 S 21 décembre 1991 République tchèque 18 décembre 1992 S 1^{er} janvier 1993 Trinité-et-Tobago 10 décembre 1993 A 10 mars 1994 Turkménistan 1) 1^{er} mars 1995 S 25 décembre 1991 Ukraine 1) 21 septembre 1992 S 21 décembre 1991 Vietnam 10 décembre 1992 A 10 mars 1993 I/ Réserves, voir ci-après. Réserves Arménie L'Arménie maintient la réserve qui avait été formulée par l'ex-Union soviétique et qui se lit comme suit: «L'Union des Républiques socialistes soviétiques ne se considère pas comme liée par les dispositions de l'article 59 du traité relatives au règlement des différends concernant l'interprétation ou l'application du traité.» Bélarus Même réserve que l'Arménie. Géorgie Même réserve que l'Arménie. Kazakhstan Même réserve que l'Arménie. Kirghizistan Même réserve que l'Arménie. Moldova Même réserve que l'Arménie. Ouzbékistan Même réserve que l'Arménie. Tadjikistan Même réserve que l'Arménie. 4045 Etats parties Ratification Adhésion (A) Succession (S) Entrée en vigueur

Brevets (PCr) RO 1995 Turkménistan Même réserve que l'Arménie. Ukraine Même réserve que l'Arménie. II Retrait de réserves Bulgarie (RO 1984 566) Le 3 mai 1994, la Bulgarie a retiré, avec effet le 3 août 1994, la déclaration selon laquelle elle ne se considère pas liée par l'article 59 du traité. Liechtenstein (RO 1981 62) Le 3^{er} juin 1995, le Liechtenstein a retiré, avec effet le 1^{er} septembre 1995, la déclaration selon laquelle la Principauté de Liechtenstein n'est pas liée par les dispositions du chapitre II du traité. Pologne (RO 1991 966) La Pologne a retiré, avec effet le 1^{er} mars 1994, la déclaration selon laquelle elle ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 39.1) du traité. Suisse (RO 1978 900) Le 1^{er} juin 1995, la Suisse a retiré, avec effet le 1^{er} septembre 1995, la déclaration selon laquelle elle n'est pas liée par les dispositions du chapitre II du traité. N37832 ■ ■ ■

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'une aire de contrôle sur le territoire suisse de la route de Cara, au lieu-dit Cara Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1^{er}L, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960L) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle sur le territoire suisse de la route de Cara, au lieu-dit Cara. Cet arrangement a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: Article premier 1 .Une aire de contrôle française est créée sur le territoire suisse de la route de Cara, au lieu-dit Cara. 2 .Les contrôles français, dans le sens France—Suisse et Suisse—France sont effectués sur cette aire. RS 0.631.252.934.951.9 1) RS 0.631.252.934.95 1995 - 578 4047

Création d'une aire de contrôle sur le territoire suisse RO 1995 Article 2 1. La zone comprend: a. Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats (en rouge sur le plan1)), constitué par —une portion de la chaussée délimitée du clou jusqu'au droit du bureau de douane suisse, sur 12,47 m; une ligne droite de 7,40 m du bord de la clôture à l'extrémité du terre-plein central; les bords du terre-plein central sur une longueur de 11,90 m; une perpendiculaire de 3,63 m traversant la chaussée; les bords de la chaussée jusqu'à la borne frontière 113 sur une longueur de 13,30 m; —toute la largeur de la frontière de cette borne au clou sur 28,46 m. b. Un secteur réservé aux agents français (en bleu sur le plan1)) constitué par un quadrilatère de 7,65 et 6,75 m de long sur 3,50 et 4 m de large situé dans le prolongement du terre-plein central entre celui-ci et l'extrémité de la chaussée au droit de la frontière. 2. Le plani de la zone fait partie intégrante de l'arrangement. Article 3 Le secteur réservé aux agents français, selon l'article 2, lit. b, n'est considéré comme tel que durant les périodes de contrôle. Il sert d'aire de stationnement pour une fourgonnette-bureau mobile ou tout autre véhicule de service et pour les contrôles approfondis. Article 4 La souveraineté de l'Etat de séjour sera garantie, en toutes circonstances, tant sur le secteur commun que sur le secteur français. Article 5 1 .La Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy et la Direction départementale de la Police de l'Air et des Frontières de la Haute-Savoie, d'une part, la Direction des douanes du VI arrondissement à Genève et le Chef de la Police de la République et Canton de Genève, d'autre part, fixent d'un commun accord les questions de détail, après entente avec les autres administrations compétentes concernées. 2 .Les agents en service, responsables sur le plan local des administrations intéressées des deux Etats, prennent d'un commun accord les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés surgissant lors du contrôle. i> Pas publié au RO. 4048 ³ ■.■

Création d'une aire de contrôle sur le territoire suisse RO 1995 Article 6 Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements avec préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement dont il est précisé que les dispositions de son article 4 s'appliquent sans préjudice des dispositions du titre III de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960 relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article 1e1, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle sur le territoire suisse de la route de Cara, au lieu-dit Cara. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37807 4049

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés en gare de Genève Eaux-Vives Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses

compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1eL, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés en gare de Genève Eaux-Vives. Cet arrangement abroge et remplace l'arrangement relatif à la création, à la gare d'Annemasse, d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés qui avait été confirmé par l'échange de notes du 28 février 19632) (et non pas du 17 juin 1963 comme indiqué par erreur à l'article 7 du nouvel arrangement). Il a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1e1, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: RS 0.631.252.934.951.2 ') RS 0.631.252.934.95 2) RO 1963 432 4050 1995 —574 3

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article premier 1 .Un bureau à contrôles nationaux juxtaposés est créé, sur territoire suisse, en gare de Genève Eaux-Vives. Les contrôles suisses et français d'entrée et de sortie concernant le trafic des voyageurs et assimilé (personnes, marchandises privées, échantillons commerciaux, petites quantités de marchandises de commerce, devises, papiers-valeurs, etc.) sont effectués à ce bureau. 2 .Les contrôles français d'entrée et de sortie mentionnés au premier paragraphe, au lieu d'être effectués à la gare des Eaux-Vives, peuvent l'être en cours de route dans les trains sur le parcours entre Annemasse et Genève Eaux-Vives. 3 .Le déplacement des agents français, en service, sur le parcours d'Annemasse à Genève Eaux-Vives et retour a lieu exclusivement par la voie ferroviaire. Toutefois, en cas d'impossibilités techniques, le parcours s'effectue par la voie routière la plus directe avec franchissement de la frontière à Moillesulaz. Article 2 1. La zone comprend: a .Les locaux de douane et de police dans le bâtiment de la gare des Eaux-Vives marqués en rouge et en bleu sur le plan annexé 1) qui fait partie intégrante du présent arrangement; b .Les quais délimités compris entre le bâtiment voyageurs et le bâtiment marchandises de la gare des Eaux-Vives, y compris les voies; c .La section de voie entre lesdits quais, de la gare des Eaux-Vives à la frontière. 2. La zone est divisée en deux secteurs: a. Un secteur utilisé en commun par les administrations des deux Etats, comprenant: —la salle de visite et le local de fouille (en rouge sur le plan annexé 1)); —les quais, avec les voies, délimités par une barrière, 12 m au sud-ouest et 14 m au nord-est du bâtiment voyageurs, et compris entre ce bâtiment et le bâtiment marchandises de la gare des Eaux-Vives; —la section de voie entre la frontière et la gare des Eaux-Vives. b. Un secteur réservé aux agents français (en bleu sur le plan annexé 1)) comprenant leurs locaux de service dans le bâtiment de la gare des Eaux-Vives. 1) Pas publié au RO. 4051

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés 6 R O 1995 Article 3 La zone dans laquelle les agents français sont habilités à effectuer le contrôle en cours de route sur le parcours entre Annemasse et Genève Eaux-Vives comprend le train sur le parcours entre la gare des Eaux-Vives et la frontière, ainsi que les parties de la gare des Eaux-Vives citées à l'article 2. Article 4 1 .La Direction du VIe arrondissement des douanes à Genève et la Police genevoise, d'une part, la Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy et

l'Autorité de police française compétente d'autre part, règlent d'un commun accord les questions de détail, en particulier le déroulement du trafic, d'entente avec la S.N.C.F. 2 .Les agents en service, responsables sur le plan local des administrations intéressées des deux Etats, prennent, d'un commun accord, les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés surgissant lors du contrôle.

Article 5 1 .Les autorités suisses compétentes aménagent à leurs frais les installations nécessaires sur les quais afin de canaliser les voyageurs jusqu'aux bureaux de douane et de police. 2 .Les autorités compétentes des deux Etats prennent les mesures appropriées pour que les agents en service soient transportés gratuitement sur le parcours entre Annemasse et Eaux-Vives et vice-versa.

Article 6 La Direction du VI^e arrondissement des douanes à Genève et la Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy, d'entente avec l'Autorité de police française compétente et la S.N.C.F., fixent aussi la répartition des frais de chauffage, d'éclairage et de nettoyage des locaux et installations utilisés par les agents des deux Etats.

Article 7 1 .Le présent arrangement abroge celui du 28 février 1963 relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à la gare d'Annemasse. 2 .Cet arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements avec un préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, 4052 ³

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 conformément à l'article lei, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés en gare de Genève Eaux-Vives. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37803 4053

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Thônex/Vallard1) Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article leL, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 19602) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Thônex/Vallard. Cet arrangement abroge et remplace l'arrangement du 20 octobre 1972 qui avait été confirmé par l'échange de notes du 9 avril 19733). Il a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article le`, paragraphe 3, de la Convention du 28 septembre 1960 entre la Suisse et la France relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en

cours de route, il est convenu ce qui suit: RS 0.631.252.934.951.3 1) Au sens de l'art. 4, par. 1, de la conv. franco-suisse du 28 sept. 1960 (RS 0.631.252.934.95), la partie de la zone située en territoire français conformément au présent arrangement est rattachée à la commune de Thônex. 2) RS 0.631.252.934.95 3) RO 1973 1029 4054 1995 —575

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article premier 1 .Un bureau à contrôles nationaux juxtaposés est créé, de part et d'autre de la frontière, sur la Route Blanche à Thônex (Suisse) et Vallard, commune de Gaillard (France). 2 .Les contrôles français et suisses d'entrée et de sortie sont effectués à ce bureau. Article 2 1. La zone comprend: a. Sur le territoire français, pour l'exercice des contrôles suisses, l'ensemble des installations délimitées: —au nord-ouest par la frontière; —au sud-est par une ligne idéale à l'aplomb de l'axe du pont enjambant l'autoroute (rue de Vallard); —au nord-est et au sud-ouest par les barrières délimitant lesdites installations; b. Sur le territoire suisse, pour l'exercice des contrôles français, l'ensemble des installations délimitées: —au sud-est par la frontière; —au nord-ouest par une ligne perpendiculaire à l'axe de l'autoroute à la hauteur de l'extrémité nord-est du mur longeant les voies nord de l'autoroute (profil n° 150); —au nord-est et au sud-ouest par les barrières délimitant lesdites installations. 2. La zone est divisée en trois secteurs: a. Un secteur utilisé en commun par les administrations des deux Etats, comprenant, tant sur le territoire suisse que sur le territoire français: —les voies de roulement, les emplacements de stationnement ainsi que les trottoirs et îlots de séparation de trafic; —dans chacun des bâtiments principaux: —au sous-sol: une cabine WC et le couloir conduisant au passage souterrain, y compris ce dernier; —au rez-de-chaussée: —le hall d'entrée public, dans le bâtiment français; —la salle de visite des voyageurs, dans le bâtiment suisse; —dans les aubettes voyageurs: —au sous-sol: les escaliers et une cabine WC, —au rez-de-chaussée: la salle de visite des bagages; —les quais marchandises et les aires de dépôt; —les ponts-basculés. b. En territoire français, un secteur réservé aux agents suisses, comprenant: —dans le bâtiment principal: un bureau réservé aux opérations com- 4055

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 commerciales et touristiques, le hall d'accès à ce bureau ainsi qu'une cabine de fouille; —dans le magasin marchandises: un bureau; —dans l'aubette voyageurs: un bureau; —dans la cour commerciale France—Suisse: un bureau. c. En territoire suisse, un secteur réservé aux agents français, comprenant: —dans le bâtiment principal: deux bureaux réservés aux opérations douanières, commerciales et touristiques, y compris le hall public d'accès à ces bureaux, une cabine de fouille et un bureau réservé à la police française; —sur le quai marchandises: un bureau; —dans l'aubette voyageurs: deux bureaux réservés l'un à la douane, l'autre à la police. Article 3 1 .La Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy et l'Autorité de police française compétente, d'une part, la Direction du vie arrondissement des douanes à Genève et le Chef de la Police de la République et canton de Genève, d'autre part, règlent les questions de détail, en particulier celles relatives au déroulement du trafic. 2 .Les agents responsables, en service, des administrations locales intéressées des deux Etats prennent, d'un commun accord, les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés pouvant surgir lors du contrôle. 3 .Pour la libre utilisation des ponts-basculés implantés en secteur commun, les deux administrations douanières s'accordent les moyens d'accéder aux locaux techniques correspondants situés dans les secteurs privatifs respectifs. Article 4 Les locaux de service mis réciproquement à disposition des agents des administrations intéressées étant sensiblement identiques, il n'y a

pas lieu de fixer l'indemnité pour leur utilisation ni la répartition des frais de chauffage et d'éclairage. Article 5 Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements moyennant un préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article let, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 4056³.

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Thônex/Vallard. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37804 4057

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Bardonnex/Saint-Julien1) Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1e1, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 19602) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Bardonnex/Saint-Julien. Cet arrangement a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des Douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: Article premier 1 .Un bureau à contrôles nationaux juxtaposés est créé, de part et d'autre de la frontière, sur l'autoroute RN 1A/A 401, à Bardonnex/Saint-Julien. 2 .Les contrôles français et suisses d'entrée et de sortie sont effectués à ce bureau pour les marchandises commerciales. RS 0.631.252.934.951.5 1)Au sens de l'art. 4, par. 1, de la conv. franco-suisse du 28 sept. 1960 (RS 0.631.252.934.95), la partie de la zone située en territoire français conformément au présent arrangement est rattachée à la commune de Bardonnex. 2)RS 0.631.252.934.95 4058 1995 —580³

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article 2 1. La zone comprend l'ensemble des installations destinées au contrôle des marchandises commerciales, à l'exclusion de l'aire de contrôle des voyageurs. La zone est délimitée: a. Sur territoire français, pour l'exercice des contrôles douaniers suisses: —au iiuid pai la fiuittièrè, —au sud par la limite nord du viaduc; —à l'est et à l'ouest par la clôture de la plate-forme. b. Sur territoire suisse, pour l'exercice des contrôles douaniers français: —au nord par la voie du rebroussement, cette dernière comprise; —au sud par la frontière; —à

l'est et à l'ouest par la clôture de la plate-forme, les bâtiments y compris. 2. La zone est divisée en trois secteurs: a. Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats, comprenant, tant sur le territoire suisse que sur le territoire français: —les voies de roulement et les trottoirs qui les longent, les emplacements de stationnement et les cours douanières; —dans chacun des bâtiments principaux, le hall des guichets du bureau export et les accès qui y conduisent; —les quais marchandises; —les ponts-basculés; —les places de parc réservées aux véhicules privés ou de fonction des agents en service; —dans le bâtiment principal suisse: —le couloir du rez-de-chaussée conduisant au quai marchandises; —les WC du premier étage, côté douane française. b. En territoire français, un secteur réservé aux agents suisses, comprenant: —dans le bâtiment principal: —au rez-de-chaussée, un bureau destiné aux opérations commerciales; —au sous-sol, un local d'archives; —dans le magasin marchandises: un local d'entreposage fermé; —à l'entrée de la cour douanière française: des locaux dans l'aubette commerciale d'entrée en France. c. En territoire suisse, un secteur réservé aux agents français, comprenant: —dans le bâtiment principal: —au premier étage: deux bureaux destinés aux opérations commerciales; —au rez-de-chaussée: un bureau de vérification; —dans la halle marchandises: un local d'entreposage fermé. 4059

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article 3 Il est convenu que, pour la libre utilisation des ponts-basculés implantés en secteur commun, les deux administrations douanières s'accordent les moyens d'accéder aux locaux techniques correspondants situés dans les secteurs privatifs respectifs. Article 4 Un plan des zones sur lequel: —le secteur utilisé en commun est teinté en rose, —le secteur réservé aux agents français est teinté en rouge, —le secteur réservé aux agents suisses est teinté en bleu, fait partie intégrante de l'arrangement. Article 5 Les agents des douanes des deux Etats, chargés des contrôles, qui vont prendre leur service dans la zone ou qui en reviennent après l'avoir terminé, peuvent emprunter la voie la plus directe, sur le territoire de l'Etat limitrophe, en passant par les bureaux de douane de Saint-Julien et de Perly. Article 6 1 .La Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy, d'une part, et la Direction du VI^e arrondissement des douanes à Genève, d'autre part, règlent les questions de détail, en particulier celles relatives au déroulement du trafic. 2 .Les agents responsables, en service, des administrations intéressées des deux Etats, prennent, d'un commun accord, les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés pouvant surgir lors du contrôle. Article 7 Les locaux de service mis réciproquement à disposition des agents des administrations intéressées étant sensiblement identiques, il n'y a pas lieu de fixer l'indemnité pour leur utilisation ni la répartition des frais de chauffage et d'éclairage. Article 8 Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements moyennant un préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement. 1) Pas publié au RO. 4060 ³

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à Bardonnex/Saint-Julien. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au

Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37809 4061

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'une aire de contrôle française en territoire suisse, sur la route de Troinex à Bossey, au lieu-dit Troinex/Ferme de l'Hôpital Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994 ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article leL, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'hon- neur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle française en territoire suisse, sur la route de Troinex à Bossey, au lieu-dit Troinex/Ferme de l'Hôpital. Cet arrangement a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1e1, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: Article premier 1 .Une aire de contrôle française est créée en territoire suisse, sur la route de Troinex à Bossey, au lieu-dit Troinex/Ferme de l'Hôpital. 2 .Les contrôles français, dans le sens France—Suisse et Suisse—France, sont effectués sur cette aire. RS 0.631.252.934.951.7 1) RS 0.631.252.934.95 4062 1995 —579 3` j

Création d'une aire de contrôle française en territoire suisse RO 1995 Article 2 1. La zone comprend: a. Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats (en rouge sur le plan1)), constitué —par une portion de la route sur toute sa largeur, entre la frontière nationale (borne frontière 846) et une ligne droite traversant la chaussée perpendiculairement, à une distance de 23 m de la borne susmentionnée, —par un rectangle de 11,60 m de long sur 3,05 m de large, limité par la frontière nationale et le bassin de décantation. b. Un secteur réservé aux agents français (en bleu sur le plan1)), constitué par le terrain de la commune de Troinex, limité, d'une part, par les côtés nord et est du bassin de décantation et par le secteur commun et, d'autre part, sur 15,40 m, par la parcelle 10079 et, sur 5,88 m par la parcelle 10147 A. 2. Le plant) de la zone fait partie intégrante de l'arrangement. Article 3 Le secteur réservé aux agents français, selon l'article 2, lit. b, n'est considéré comme tel que durant les périodes de contrôle. Il sert d'aire de stationne- ment pour une fourgonnette —bureau mobile ou tout autre véhicule de service et pour les contrôles approfondis. Article 4 La souveraineté de l'Etat de séjour sera garantie, en toutes circonstances, tant sur le secteur commun que sur le secteur français. Article 5 1 .La Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy et la Direction départementale de la Police de l'Air et des Frontières de la Haute-Savoie, d'une part, la Direction du VIearrondissement des douanes à Genève et le Chef de la Police de la République et Canton de Genève, d'autre part, fixent d'un commun accord les questions de détail, après entente avec les autres administrations compétentes concernées. 2 .Les agents en service,

responsables sur le plan local des administrations intéressées des deux Etats, prennent d'un commun accord les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés surgissant lors du contrôle. 1) Pas publié au RO. 4063

Création d'une aire de contrôle française en territoire suisse RO 1995 Article 6 Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements avec préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement dont il est précisé que les dispositions de son article 4 s'appliquent sans préjudice des dispositions du titre III de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960 relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article 1er, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle française en territoire suisse sur la route de Troinex à Bossey, au lieu-dit Troinex/Ferme de l'Hôpital. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37808 3 0 4064

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création à Veyrier I/ Le Pas de l'Echelle et Fossard/Vernaz de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1er, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création à Veyrier I/Le Pas de l'Echelle et Fossard/Vernaz, de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés. Cet arrangement abroge et remplace l'arrangement du 9 avril 1973) concernant la création, à Pierre-GrandBossey, Veyrier I/Le Pas de l'Echelle et Fossard/Vernaz, de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés ainsi que l'échange de notes du 17 octobre 19773). Il a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: RS 0.631.252.934.951.8 1)RS 0.631.252.934.95 2)RO 1973 1033 3)RO 1978 270 1995 - 576 4065

Création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article premier 1 .Des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés sont créés, en territoire suisse, à Veyrier I/Le Pas de l'Echelle et à Fossard/Vernaz. 2 .Les contrôles suisses et français d'entrée et de sortie

sont effectués à ces bureaux. Article 2 La zone comprend: 1. Au bureau de Veyrier I/Le Pas de l'Echelle: a .Un secteur utilisé en commun par les administrations des deux Etats, qui comprend la portion de la route cantonale de Veyrier (n° 25) située entre la frontière et une ligne droite traversant la route à l'aplomb de l'extrémité nord-ouest de la toiture de l'aubette; b .Un secteur réservé aux agents français, comportant deux bureaux, un hall public, une cabine de fouille, une cabine WC et un local d'archives, installés dans la partie sud-est de l'aubette; 2. Au bureau de Fossard/Vemaz: a .Un secteur utilisé en commun par les administrations des deux Etats, qui comprend la portion de la chaussée située entre la frontière et une ligne droite traversant la chaussée à l'aplomb de l'extrémité ouest de la toiture de l'aubette; b .Un secteur réservé aux agents français, comportant deux bureaux, un hall public, une cabine de fouille, une cabine WC et un local d'archives, installés dans la moitié est de l'aubette. Article 3 1 .La Direction du VI^e arrondissement des douanes à Genève et la Direc- tion régionale des Douanes du Léman à Annecy fixent, d'un commun accord, les questions de détail, après entente avec les administrations compétentes intéressées. 2 .Les agents responsables, en service, des administrations intéressées des deux Etats prennent, d'un commun accord, les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés pouvant surgir lors du contrôle. Article 4 La Direction du VI^e arrondissement des douanes suisses à Genève et la Direction régionale des Douanes françaises du Léman à Annecy fixent les indemnités dues pour l'utilisation des locaux mis à la disposition des services français; elles fixent également la répartition des frais de chauffage, d'éclai- rage et de nettoyage ainsi que celles des autres frais et taxes entraînés par l'utilisation des locaux et des installations visés à l'article 2 ci-dessus. 4066 ³

Création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article 5 1 .Le présent arrangement remplace l'échange de notes du 9 avril 1973 concernant la création à Pierre-GrandBossey, Veyrier I/Le Pas de l'Echelle et Fossard/Vemaz, de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés ainsi que l'échange de notes du 17 octobre 1977. 2 .Cet arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouverne- ments, en ce qui concerne les deux bureaux, soit en ce qui concerne l'un ou l'autre de ces bureaux, avec un préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article 1er, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirma- tion de l'arrangement relatif à la création à Veyrier I/Le Pas de l'Echelle et Fossard/Vemaz, de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37805 4067

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'une aire de contrôle sur le secteur suisse du chemin départemental C.D. 35 b Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses

compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994 ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1er, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle sur le secteur suisse du chemin départemental C.D. 35 b. Cet arrangement a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: Article premier 1. Une aire de contrôle française est créée sur le secteur suisse du chemin départemental C.D. 35 b, conduisant de Prévessin à Mategnin, compris entre les bornes frontières 93 et 94. 2. Les contrôles français de sortie dans le sens France—Suisse sont effectués sur cette aire. RS 0.631.252.934.952.1 ') RS 0.631.252.934.95 4068 1995 - 581 3

Création d'une aire de contrôle sur le secteur suisse RO 1995 Article 2 1. Cette aire est constituée par la partie occidentale de la route, située sur le territoire suisse, telle que définie par les limites suivantes correspondant (cf. plan annexé)): —d'une part, au tracé de la frontière, formée par le milieu du chemin sur une longueur de 62,46 m, pour partie à l'aplomb de l'îlot de contrôle des douanes françaises, et à une diagonale de 5,88 m, du milieu de la chaussée à la borne frontière 94; —d'autre part, de la borne frontière 93, à une perpendiculaire de 5,78 m, jusqu'au milieu de la chaussée, et à une droite suivant le bas-côté de la route jusqu'à la borne 94. 2. Le planil fait partie intégrante de l'arrangement. Article 3 La souveraineté de l'Etat de séjour sera garantie, en toutes circonstances, sur la partie suisse du chemin. Article 4 1. La Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy, et la Direction départementale de la Police de l'Air et des Frontières de l'Ain, d'une part, la Direction du VIe arrondissement des douanes à Genève et le Chef de la Police de la République et Canton de Genève, d'autre part, fixent d'un commun accord, les questions de détail, après entente avec les administrations compétentes concernées. 2. Les agents en service, responsables sur le plan local des administrations intéressées des deux Etats, prennent d'un commun accord les mesures applicables sur l'heure ou pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés surgissant lors du contrôle. Article 5 Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements avec préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date d'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement dont il est précisé que les dispositions de son article 3 s'appliquent sans préjudice des dispositions du titre III de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 1960 relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, ') Pas publié au RO. 4069

Création d'une aire de contrôle sur le secteur suisse RO 1995 conformément à l'article 1er, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'une aire de contrôle sur le secteur suisse du chemin départemental C.D. 35 b. Elle suggère que cet

arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37810³ 4070

Accord multilatéral du 12 février 1981 relatif aux redevances de route RS 0.748.112.12; RO 1986 1588 Conditions d'application du système Modification des annexes 2 et 3 Conformément aux décisions prises par la Commission élargie le 7 septembre 1995, les modifications suivantes sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre 1995. N37792 1995 —635 4071

EUROCONTROL - Redevances de route RO 1995 Annexe 2 Taux unitaires (de base) applicables à partir du 1^{er} octobre 1995 Approuvés par la Commission élargie le 7 septembre 1995 Etats Taux unitaire global Taux de change appliqués
Belgique-Luxembourg ECU 72,28 1 ECU = 39,5323 BEF Allemagne ECU 79,84 1 ECU = 1,91818 DEM France ECU 66,17 1 ECU = 6,57349 FRF Royaume-Uni ECU 76,68 1 ECU = 0,790531 GBP Pays-Bas ECU 50,66 1 ECU = 2,15151 NLG Irlande ECU 2,95 1 ECU = 0,800096 IEP Suisse ECU 83,63 1 ECU = 1,61858 CHF Portugal (Lisbonne) ECU 40,21 1 ECU = 197,036 PTE Autriche ECU 67,12 1 ECU = 13,4948 ATS Espagne (Continent) ECU 47,13 1 ECU = 158,232 ESP Espagne (Canaries) ECU 50,23 1 ECU = 158,232 ESP Portugal (Santa Maria) ECU 14,28 1 ECU = 197,036 PTE Grèce ECU 17,21 1 ECU = 289,751 GRD Turquie ECU 33,55 1 ECU = 37 876,5 TRL Malte ECU 37,21 1 ECU = 0,455484 MTL Chypre ECU 24,63 1 ECU = 0,585537 CYP Hongrie ECU 18,87 1 ECU = 122,810 HUF Norvège ECU 41,02 1 ECU = 8,38725 NOK Danemark ECU 55,10 1 ECU = 7,53595 DKK Slovaquie ECU 69,18 1 ECU = 152,185 SIT N37792 4072

EUROCONTROL - Redevances de route RO 1995 Annexe 3 Tarifs pour les vols visés à l'article 8 des conditions d'application pour un aéronef dont le coefficient poids est égal à un (50 tonnes métriques) à partir du 1^{er} octobre 1995 Approuvés par la Commission élargie le 7 septembre 1995 Aéroports de départ (ou de première destination) situés Aéroports de première destination Montant de la (ou de départ) redevance en ECU Zone I (entre 14° 0 et 110° 0 et au Frankfurt 1178.73 nord de 55° N Kobenhavn 446.73 excepté l'Islande) London 751.33 Paris 1014.39 Prestwick 393.37 Zone II (entre 40° 0 et 110° 0 et Abidjan 184.93 28°Net 55° N) Amman 1703.18 Amsterdam 872.14 Athinai 1187.22 Bâle-Mulhouse 938.99 Banjul 179.21 Barcelona 758.86 Belfast 179.10 Berlin 1008.89 Birmingham 430.04 Bordeaux 544.37 Bristol 434.22 Bruxelles 858.42 Bucaresti 1623.16 Budapest 1422.81 Cairo 1170.26 Cardiff 311.37 Casablanca 397.71 Dakar 179.07 Dublin 146.87 Düsseldorf 1024.17 East Midlands 473.54 Frankfurt 1111.60 Genève 938.71 Glasgow 257.47 Hamburg 1014.03 4073

EUROCONTROL - Redevances de route RO 1995 Aéroports de départ (ou de première Aéroports de première destination Montant de la destination) situés (ou de départ) redevance en ECU Helsinki 448.93 Istanbul/Atatürk 1680.15 Jeddah 1178.35 Johannesburg, Jan Smuts 179.50 Kiev 949.32 Kobenhavn 647.02 Kvlii-Dutiii 998.78 Lagos 180.07 Las Palmas de Gran Canarias 539.92 Leeds and Bradford 423.70 Lille 670.13 Lisboa 434.74 London 515.68 Luxembourg 880.75 Lyon 813.49 Maastricht 815.39 Madrid 569.06 Malaga 666.34 Manchester 391.57 Manston 582.12 Marseille 956.92 Milano 1044.63 Monrovia 179.21 Moskva 416.69 München 1312.39 Nantes 477.43

Napoli-Capodichino 1049.02 Newcastle 405.96 Nice 1043.27 Oostende 650.66 Oslo 409.77 Paris 748.45 Ponta Delgada (Açores) 185.93 Porto 309.87 Praha 1323.17 Prestwick 257.47 Riyadh 1546.65 Roma 1179.22 Sal I. (Cabo Verde) 179.07 Santa Maria (Açores) 198.92 Santiago (Espafia) 263.23 4074 ³

EUROCONTROL - Redevances de route RO 1995 Aérodomes de départ (ou de première Aérodomes de première destination Montant de la destination) situés (ou de départ) redevance en ECU Shannon 106.21 Sofia 1504.66 Stockholm 341.40 Stuttgart 1049.87 Tel-Aviv 1524.90 Tenerife 498.71 Timisoara/Giarmata 1623.16 Torino 1041.93 Tllulouse-Blagnac 696.09 Warszawa 827.32 Wien 1520.33 Zürich 1095.93 Zone I I I (à l'ouest de 110° 0 et entre Amsterdam 842.89 28° N et 55° N) Düsseldorf 939.71 Frankfurt 1144.92 Genève 1197.53 Glasgow 351.19 Kobenhavn 500.28 London 707.94 Luxembourg 1046.14 Madrid 428.17 Manchester 558.73 Milano 1027.24 München 1407.48 Paris 844.13 Prestwick 351.19 Roma 1027.24 Shannon 101.18 Zurich 1272.50 Zone I V (à l'ouest de 40° 0 et entre Amsterdam 891.16 20° N et 28° N incluant Barcelona 910.98 le Mexique) Berlin 933.03 Bruxelles 774.04 Düsseldorf 999.96 Frankfurt 1044.24 Hamburg 939.00 Helsinki 443.94 4075

EUROCONTROL - Redevances de route RO 1995 Aérodomes de départ (ou de première destination) situés Aérodomes de première destination Montant de la (ou de départ) redevance en ECU Köln-Bonn 945.35 Las Palmas de Gran Canarias 634.20 Lisboa 508.57 London 622.27 Madrid 628.93 Manchester 381.19 Milano 966.80 München 1204.99 Paris 710.96 Praha 1196.13 Roma 1126.11 Sa! I. (Cabo Verde) 116.95 Santa Maria (Açores) 200.06 Santiago (Espaiaia) 486.88 Shannon 207.79 Wien 1399.81 Zürich 1028.01 Zone V (à l'ouest de 40° 0 et entre Amsterdam 1097.68 l'équateur et 20° N) Barcelona 944.22 Bordeaux 785.02 Bruxelles 888.50 Düsseldorf 1080.05 Frankfurt 1157.88 Glasgow 410.08 Hamburg 1067.79 Helsinki 855.22 Köln-Bonn 1122.67 Las Palmas de Gran Canarias 648.15 Lisboa 603.34 London 870.22 Lyon 1048.37 Madrid 766.73 Manchester 602.96 Marseille 1191.68 Milano 1161.26 München 1266.59 Nantes 755.23 Paris 902.83 Porto 586.82 4076

EUROCONTROL —Redevances de route RO 1995 Aérodomes de départ (ou de première destination) situés Aérodomes de première destination Montant de la (ou de départ) redevance en ECU Porto Santo (Madeira) 388.51 Prestwick 446.89 Roma 1305.55 Santa Maria (Açores) 261.75 Santiago (España) 590.89 Shannon 328.64 Tenerife 643.13 Toulouse-Blagnac 1015.45 Wien 1285.79 Zürich 1247.78 N37792 4077

Echange de notes du 19 décembre 1994 entre la Suisse et la France relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à l'aéroport de Genève-Cointrin Entré en vigueur le 19 décembre 1994 Ministère Texte original des affaires étrangères Paris, le 19 décembre 1994 Ambassade de Suisse Paris Le Ministère des affaires étrangères présente ses compliments à l'Ambassade de Suisse et a l'honneur d'accuser réception de sa note du 19 décembre 1994, ainsi rédigée: «L'Ambassade de Suisse présente ses compliments au Ministère des affaires étrangères et, en se référant à l'article 1e1, paragraphe 4, de la Convention entre la Suisse et la France du 28 septembre 19601) relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, a l'honneur de lui communiquer ce qui suit: Le Conseil fédéral a pris connaissance de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à l'aéroport de Genève- Cointrin. Cet arrangement abroge et remplace l'arrangement concernant la création dans l'aéroport de Genève-Cointrin d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés qui avait été confirmé par

l'échange de notes du 29 août 1983). Il a été signé respectivement le 2 septembre 1992 par le Directeur général des douanes suisses et le 30 mars 1993 par le Directeur général des Douanes et Droits indirects français et a la teneur suivante: «Vu la Convention du 25 avril 1956) entre la Suisse et la France concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés à Ferney-Voltaire et à Genève-Cointrin, Vu l'article 1er, paragraphe 3, de la Convention entre la Suisse et la France, du 28 septembre 1960, relative aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés et aux contrôles en cours de route, il est convenu ce qui suit: RS 0.748.131.934.911 1)RS 0.631.252.934.95 2)RO 1983 1472 3)RS 0.748.131.934.91 4078 1995 - 577

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article premier 1 .Un bureau à contrôles nationauxjuxtaposés est créé en territoire suisse, à l'aérogare passagers, au centre d'aviation générale (dénommé aussi C 2) au bâtiment (dénommé C 3) et à la halle fret de l'aéroport de Genève-Cointrin, pour y effectuer le contrôle des voyageurs et des marchandises en provenance de la Suisse et à destination de la France ou inversement. 2 .Les services français de douane et de police y procèdent également, dans les conditions fixées par la Convention du 28 septembre 1960, au contrôle des voyageurs et des marchandises en provenance d'un pays autre que la Suisse et à destination de la France ou inversement. 3 .Les contrôles suisses et français d'entrée et de sortie effectués au centre d'aviation générale (C 2) et au bâtiment (C 3) se limitent aux personnes ainsi qu'aux bagages et marchandises qu'elles transportent. Les contrôles effectués à la halle de fret se limitent aux marchandises. Article 2 La zone constituée dans l'aérogare passagers est divisée en deux secteurs: 1. Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats, comprenant: a. Sur l'aire de trafic, selon plan n° 1 annexé1): —les postes de stationnement n° 8, 11, et 12 réservés en priorité aux avions soumis aux formalités et contrôles français d'entrée ou de sortie. Ce secteur a une longueur de 225 m et une largeur de 100 m mesurées respectivement à partir de l'angle de la façade sud-ouest du pavillon «gros porteurs» et de la façade de l'aérogare donnant sur la piste. —les postes de stationnement n° 14, 15 et 16, ainsi que les chemine- ments correspondants, lorsqu'un «gros porteur» est soumis aux formalités et contrôles français d'entrée ou de sortie. Ce secteur a une longueur de 225 m et une largeur de 100 m mesurées respective- ment à partir de l'angle de la façade nord-est du pavillon «gros porteurs» et de la galerie passagers y donnant accès. b. A l'intérieur de l'aérogare, le couloir entrée et sortie des bagages jusqu'à hauteur des piliers de soutènement dans la salle de manuten- tions des bagages, y compris les trois travées jouxtant le secteur affecté aux agents français. Il est délimité sur le plan n° 2 annexé1. 2. Un secteur affecté aux agents français comprenant: a. Au niveau de la piste: —l'intérieur de l'aile nord-est de l'aérogare délimitée sur le plan n° 2 annexé1); —la cour et la route douanières jusqu'à la frontière; 1) Pas publié au RO. 4079

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 b. Au niveau de l'arrivée, l'escalier permettant aux voyageurs de quitter les emplacements de contrôle français «sortie de France», y compris le dégagement au bas de l'escalier jusqu'au pilier central érigé dans l'alignement de la paroi sud-est de la galerie passagers provenant du pavillon n° 12, et matérialisé par marquage sur le sol. Article 3 La zone constituée dans le centre d'aviation générale (C 2) est divisée en deux secteurs: 1 .Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats comprenant l'ensemble de l'aire de trafic délimitée sur le plan n° 1 annexés); 2 .Un secteur réservé aux agents français, comprenant le local situé dans l'angle ouest du

rez-de-chaussée du bâtiment administratif. Article 4 La zone constituée dans le bâtiment (C 3) est divisée en deux secteurs: 1 .Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats comprenant l'ensemble de l'aire de trafic délimitée sur le plan n° 1 annexés); 2 .Un secteur réservé aux agents français, comprenant le local situé à droite de la porte d'entrée (côté Jura), à côté du local réservé aux agents suisses. Article 5 La zone constituée dans la halle de fret est divisée en deux secteurs: 1 .Un secteur utilisé en commun par les agents des deux Etats, situé à l'intérieur de la halle de fret exploitée par Swissair, du côté du tarmac, entre les points E. 14 —G. 0 et 3.4 —4.0, selon le plan n° 3 annexe); 2 .Un secteur réservé aux agents français comprenant: a .le bureau et le magasin sis au nord-est de la halle de fret, entre les piliers I —J et 3 —4, ainsi que les bureaux installés à la mezzanine, selon le plan n° 3 annexés); b .la cour et la route douanières jusqu'à la frontière. Article 6 Trois plans de la zone numérotés 1, 2 et 3, font partie intégrante de l'arrangement. Si un avion soumis aux contrôles et formalités français d'entrée ou de sortie devait stationner exceptionnellement en dehors des aires délimitées aux articles 2, 3 et 4, la surface occupée par l'avion ainsi que le cheminement venant du secteur affecté aux agents français ou y conduisant, sont considérés, pour la durée du stationnement, comme partie de la zone. 1) Pas publié au RO. 4080 ³

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 Article 7 Les agents des douanes suisses peuvent, en accord avec les douanes françaises, se rendre dans la cour douanière du secteur français et y prendre les mesures nécessaires contre toute fraude lors des passages en transit prévus à l'article 22 de la Convention du 25 avril 1956. Article 8 En ce qui concerne le centre d'aviation générale (C 2) et le bâtiment (C 3), 1 .Les agents des services français chargés du contrôle peuvent, avec leurs véhicules agréés par la Direction de l'aéroport, utiliser le tronçon ouest de la route périphérique intérieure à l'enceinte de l'aéroport pour se rendre du secteur français, situé dans l'aérogare passagers, au centre d'aviation générale ou au bâtiment (C 3), ou pour en revenir, ainsi que pour escorter toute personne qui viendrait à être arrêtée ou pour transporter toute marchandise en provenance ou à destination du centre d'aviation générale ou du bâtiment (C 3); 2 .Les transports des personnes et des marchandises entre le centre d'aviation générale ou le bâtiment (C 3) et l'aérogare passagers ou la halle de fret sont effectués au moyen de véhicules officiels de la Direction de l'aéroport et sont réputés exécutés dans la zone; 3 .En outre, les agents des services français chargés du contrôle qui vont prendre leur service dans la zone ou qui en reviennent après l'avoir terminé, peuvent emprunter la route hors de l'enceinte de l'aéroport qui, du centre d'aviation générale, conduit à Ferney-Voltaire et à Prévessin, en passant par le bureau de douane suisse de Mategnin. Article 9 La répartition des frais d'entretien des constructions ainsi que des frais de chauffage, de climatisation, d'éclairage et de nettoyage des locaux et installations, s'effectue sur la base de l'article 26 de la Convention franco-suisse concernant l'aménagement de l'aéroport de Genève-Cointrin, du 25 avril 1956. Article 10 La Direction du VI^e arrondissement des Douanes à Genève et le Chef de la Police de la République et Canton de Genève, d'une part, et la Direction régionale des Douanes du Léman à Annecy et la Direction départementale de la Police de l'Air et des Frontières de l'Ain, d'autre part, règlent d'un commun accord les questions de détail, en particulier le déroulement du trafic, d'entente avec la Direction de l'aéroport et, le cas échéant, avec les autres administrations et services intéressés. Les agents responsables, en service, des administrations intéressées des deux Etats prennent, d'un commun accord, les mesures applicables sur l'heure ou 4081

Création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés RO 1995 pendant un court laps de temps, notamment pour aplanir les difficultés susceptibles de surgir lors des contrôles.

Article 11 Le présent arrangement abroge celui du 29 août 1983 relatif à la création dans l'aéroport de Genève-Cointrin d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés. Le présent arrangement pourra être dénoncé par chacun des deux Gouvernements avec un préavis de six mois. La dénonciation prendra effet le premier jour du mois suivant la date de l'échéance du préavis.» Le Conseil fédéral suisse a approuvé les dispositions de cet arrangement. L'Ambassade propose, dès lors, que la présente note et celle que le Ministère des affaires étrangères voudra bien lui adresser en réponse constituent, conformément à l'article let, paragraphe 4, de la Convention susvisée du 28 septembre 1960, l'accord entre les deux Gouvernements sur la confirmation de l'arrangement relatif à la création d'un bureau à contrôles nationaux juxtaposés à l'aéroport de Genève-Cointrin. Elle suggère que cet arrangement entre en vigueur le 19 décembre 1994. L'Ambassade de Suisse saisit cette occasion pour renouveler au Ministère des affaires étrangères les assurances de sa haute considération.» Le Ministère des affaires étrangères a l'honneur de faire savoir à l'Ambassade de Suisse que le Gouvernement français approuve ce qui précède. Le Ministère des affaires étrangères saisit cette occasion pour renouveler à l'Ambassade de Suisse l'assurance de sa haute considération. N37806 4082

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali AS-1995-36 vom 19.09.1995 (S. 3987-4082) RO-1995-36 du 19.09.1995 (p. 3987-4082) RU-1995-36 del 19.09.1995 (p. 3987-4082) In Amtliche Sammlung Dans Recueil officiel In Raccolta ufficiale Jahr 1995 Année Anno Band 1995 Volume Volume Heft 36 Cahier Numero Datum 19.09.1995 Date Data Seite 3987-4082 Page Pagina Ref. No 30 005 332 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.