

54 (1991) Nr. 1

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1992 Nr. 13

A. TITEL

*Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale
gecombineerde vervoerslijnen en daarmee samenhangende installaties
(AGTC), met bijlagen;
Genève, 1 februari 1991*

B. TEKST¹⁾**European Agreement on important international combined transport lines and related installations (AGTC)**

The Contracting Parties,

Desiring to facilitate the international transport of goods,

Aware of the expected increase in the international transport of goods as a consequence of growing international trade,

Conscious of the adverse environmental consequences such developments might have,

Emphasizing the important role of combined transport to alleviate the burden on the European road network, particularly in trans-alpine traffic, and to mitigate environmental damages,

Convinced that, in order to make international combined transport in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a co-ordinated plan for the development of combined transport services and the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards,

Have agreed as follows:

CHAPTER I**GENERAL****Article 1***Definitions*

For the purposes of this Agreement:

a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;

b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway lines considered to be important for international combined transport if:

(i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);

¹⁾ De Russische tekst is niet afgedrukt.

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

Les Parties Contractantes,

Désireuses de faciliter le transport international des marchandises,

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

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

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

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

Sont convenues de ce qui suit:

CHAPITRE I

GENERALITES

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Accord:

a) L'expression «transport combiné» désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;

b) L'expression «réseau de grandes lignes de transport international combiné» désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné:

i) Si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);

- (ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
- (iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in (i) and (ii));

c) The term “related installations” shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

Designation of the network

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as “international combined transport network” which they intend to undertake within the framework of national programmes. The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Article 3

Technical characteristics of the network

The railway lines of the international combined transport network shall conform to the characteristics set out in annex III to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes.

Article 4

Operational targets

In order to facilitate international combined transport services on the international combined transport network, Contracting Parties shall undertake appropriate measures in order to achieve the perfor-

- ii) Si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
- iii) S'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii));
- c) L'expression «installations connexes» désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant ou rôle important dans le transport international combiné.

Article 2

Désignation du réseau

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

Article 3

Caractéristiques techniques du réseau

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

Article 4

Objectifs opérationnels

Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les

mance parameters and minimum standards for combined transport trains and related installations referred to in annex IV to this Agreement.

Article 5

Annexes

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement. Further annexes covering other aspects of combined transport may be added to the Agreement in accordance with the amendment procedure described in article 12.

CHAPTER II

FINAL PROVISIONS

Article 6

Designation of the depositary

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

Article 7

Signature

1. This Agreement shall be open at the office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the terms of reference of the Commission, from 1 April 1991 to 31 March 1992.

2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 8

Ratification, acceptance or approval

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 7.

2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

Article 5

Annexes

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

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article 6

Désignation du dépositaire

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

Article 7

Signature

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

2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 8

Ratification, acceptation ou approbation

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 7.

2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

Accession

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of article 7 from 1 April 1991.

2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international combined transport network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument.

2. If the above condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

3. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraphs 1 and 2 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Article 11

Limits to the application of the agreement

1. Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.

2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 9

Adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1er avril 1991.

2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 10

Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.

2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

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

Article 11

Limites à l'application de l'accord

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

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

Article 12

Settlement of disputes

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.

2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 13

Reservations

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 12 of this Agreement.

Article 14

Amendment of the Agreement

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 15 and 16.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

Article 12

Règlement des différends

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

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

Article 13

Réserves

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

Article 14

Procédure d'amendement du présent Accord

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.

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

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15

Amendment of Annexes I and II

1. Annexes I and II to this Agreement may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes I and II shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if in the case of inclusion of a new line, an important terminal, a border crossing point, a gauge interchange station or a ferry link/port or in case of their respective modification, its territory is crossed by that line or is directly linked to the important terminal, or if the considered important terminal, border crossing point, gauge interchange station or terminal point of the ferry link/port are situated on the said territory.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

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

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

Article 15

Procédure d'amendement des annexes I et II

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

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

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

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

5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.

6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the Secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 16

Amendment of Annexes III and IV

1. Annexes III and IV to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to Annexes III and IV shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force within a period of six months following the date of its communication, unless one fifth of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment. Otherwise, the amendment will enter into force with respect to all Contracting Parties except those which, prior to the date of its entry into force, have notified the Secretary-General that they did not accept the proposed amendment.

5. Any amendment accepted shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication.

6. If any objection to the proposed amendment has been communicated in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

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

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

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

Article 16

Procédure d'amendement des annexes III et IV

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

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

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement communiqué conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Sinon, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

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

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

Article 17

Safeguard clause

The provisions of this Agreement cannot prevail over those that some States may be compelled to apply among themselves in accordance with other multilateral treaties, such as the 1957 Treaty of Rome establishing the European Economic Community.

Article 18

Denunciation

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of said notification.

Article 19

Termination

Should, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties be for any period of twelve consecutive months reduced to less than eight, the Agreement shall cease to have effect twelve months after the date on which the eighth State ceased to be a Contracting Party.

Article 20

Notifications and communications by the depositary

In addition to such notifications and communications as this Agreement may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 21

Authentic texts

The original of this Agreement, of which the English, French and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 17

Clause de sauvegarde

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

Article 18

Dénonciation

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

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

Article 19

Extinction

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

Article 20

Notifications et communications du dépositaire

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

Article 21

Textes authentiques

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

DONE at Geneva on the first day of February 1991.

De Overeenkomst is ondertekend voor de volgende Staten:

Duitsland	16 april 1991
Frankrijk	16 april 1991
België	30 oktober 1991
Bulgarije	30 oktober 1991
Denemarken	30 oktober 1991
Finland	30 oktober 1991
Griekenland	30 oktober 1991
Hongarije	30 oktober 1991
Italië	30 oktober 1991
het <i>Koninkrijk der Nederlanden</i>	30 oktober 1991
Luxemburg	30 oktober 1991
Oostenrijk	30 oktober 1991
Roemenië	30 oktober 1991
Tsjechoslowakije	30 oktober 1991
Zwitserland	31 oktober 1991

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

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

Annex I

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT

	(1) Portugal*)
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- <u>Coimbra-Lisboa</u> Porto
C-E 90	Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

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

General note and explanation of line numbers

“C-E” denotes railway lines essentially identical to relevant E lines of the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) of 1985.

“C” denotes other lines important for international combined transport. “C” line numbers are identical to those of the nearest E line and are sometimes followed by a serial number.

The E number has been placed for easy reference and comparison with the lines contained in the AGC. It in no way indicates whether States are or intend to become Contracting Parties to the AGC.

*) Symbols employed

()	= Station outside country concerned [for instance (Hendaye-)]
_____	= Alternative routes (for instance <u>Avila</u>) (Arando de Duero)
-----	= Section of an AGC line important for international combined transport (concerns only C-E lines)
.....	= Section of line important for combined transport, but not part of the relevant AGC line (concerns only C-E lines).

Annexe I

LIGNES DE CHEMIN DE FER IMPORTANTES POUR LE
TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ

	(1) <u>Portugal*</u>
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- <u>Coimbra-Lisboa</u> Porto
C-E 90	Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

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

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

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

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

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

*) Symboles utilisés

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

-
- (3) Ireland*)
 C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin
-
- (4) United Kingdom*)
 C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-
 Carlisle

 London-Folkstone-Dover (-Calais)
 C 03/1 London-Cardiff
 C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
 Leeds
 C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

-
- (5) France*)
 C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 C-E 07) Paris-Toulouse
 C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-
 (Erquelines-) Jeumont Le Creusot

 Avignon-Tarascon-Marseille
 C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
 C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-
 Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)

 C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
 (-Basel)
 Belfort-Besançon-Dijon

 C 25 Thionville-Apach (-Perl)
 C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saar-
 brücken)
 C 40 Paris-Le Mans-Nantes
 Rennes
 C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
 C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 C-E 700 Lyon-Ambérieu
 C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton
 (-Ventimiglia)
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

-
- (3) Irlande*
 C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin
-
- (4) Royaume-Uni*
 C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-
Carlisle

 London-Folkstone-Dover (-Calais)
 C 03/1 London-Cardiff
 C 03/2 Cleveland-Doncaster-London
Leeds
 C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)

-
- (5) France*
 C-E 05) Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 C-E 07)
 C 07 Paris-Toulouse
 C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-
(Erquelines-) Jeumont Le Creusot

 Avignon-Tarascon-Marseille
 C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
 C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-
Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)

 C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
(-Basel)
Belfort-Besançon-Dijon

 C 25 Thionville-Apach (-Perl)
 C-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saar-
brücken)
 C 40 Paris-Le Mans-Nantes
Rennes
 C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
 C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 C-E 700 Lyon-Ambérieu
 C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton
(-Ventimiglia)
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

(6) Netherlands*

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

(7) Belgium*

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

(8) Luxembourg*

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

(9) Germany*

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
 C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -Köln-Mainz-
Düsseldorf-Neuss

 Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 C-E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
 München-Freilassing (Salzburg)
 C-E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-
 Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck
 C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
 C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-
Neustrelitz
 C-E 61) Dresden-Bad Schandau (-Decin)

(6) Pays-Bas*)

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

(7) Belgique*)

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

(8) Luxembourg*)

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

(9) Allemagne*)

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
 C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -Köln-Mainz-
Düsseldorf-Neuss

 Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 C-E 43 Frankfurt (M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
 Mannheim
 München-Freilassing (Salzburg)
 C-E 45 (Rodby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-
 Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck
 C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
 C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-
 C-E 61) Neustrelitz
 Dresden-Bad Schandau (-Decin)

-
- (9) Germany (continued)
- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osna-
brück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)
-

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

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

(9) Allemagne (suite)

- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osna-
brück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)

(10) Suisse*

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

(11) Italie*

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

(12) Norvège

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

(13) Suède*

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

(14) Danemark*

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

(15) Autriche*

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

-

(16) Pologne*

- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-
Chalupki
 C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)

-
- (16) Poland (continued)
- C-E 65 (Gdynia-Gdansk-Tczew- Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
.....
(-Petrovice U. Karvinè)
- C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt (O)- Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice
.....
- Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Me-
dyka (-Mostiska)
-
- (17) Czech and Slovak Federal Republic*)
- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
.....
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhards-
tahl)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
Puchov
.....
- C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)
-
- (18) Hungary*)
- C-E 61 (Bratislava-Komarom-)Komarom-Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gvékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-)Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Za-
Sopron
.....
hony (-Čop)

(16) Pologne (suite)

- C-E 65 (Gdynia-Gdansk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz

- (-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt (O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice

- Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Me-
dyka (-Mostiska)

(17) République fédérative tchègue et slovaque*

- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)

- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhard-
 stahl)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
 Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
Puchov

- C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)

(18) Hongrie*

- C-E 61 (Bratislava-Komarom-)Komarom-Budapest
Hegyeshalom

- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Za-
Sopron

- hony (-Čop)

(24) Union of Soviet Socialist Republics*

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

(25) Turkey*

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

* For general note, explanation of line numbers and symbols employed see page 20.

(24) Union des Républiques socialistes soviétiques*

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

(25) Turquie*

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

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 21.

Annex II**INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT***A. Terminals of importance for international combined transport***AUSTRIA**

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIUM

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

CZECH AND SLOVAK FEDERAL REPUBLIC

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava

Annexe II**INSTALLATIONS IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ****A. *Terminaux importants pour le transport international combiné*****AUTRICHE**

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIQUE

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIE

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

REPUBLIQUE FEDERATIVE TCHEQUE ET SLOVAQUE

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava

Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DENMARK

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLAND

Helsinki-Pasila

FRANCE

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

GERMANY

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost

Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DANEMARK

Arhus
Glostrup
København
Padborg

FINLANDE

Helsinki-Pasila

FRANCE

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

ALLEMAGNE

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost

Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langefeld

GREECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HUNGARY

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRELAND

Dublin-North Wall

ITALY

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto

Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langefeld

GRECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HONGRIE

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRLANDE

Dublin-North Wall

ITALIE

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto

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

LUXEMBOURG

Bettembourg

NETHERLANDS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORWAY

Oslo-Alnabru

POLAND

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)

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

LUXEMBOURG

Bettembourg

PAYS-BAS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORVEGE

Oslo-Alnabru

POLOGNE

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)

Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMANIA

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

SPAIN

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

SWEDEN

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

SWITZERLAND

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

TURKEY

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROUMANIE

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

ESPAGNE

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

SUEDE

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

SUISSE

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

TURQUIE

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

UNITED KINGDOM

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

YUGOSLAVIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Border crossing points of importance for international combined transport¹⁾

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)

¹⁾ After each border crossing point the relevant railway administration using the station is indicated in brackets. If only one station is listed it is jointly used by both railway administrations.

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Brest
 Cop
 Kiev
 Moskva-Lvov

ROYAUME-UNI

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

YOUgoslavie

Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

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

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)
 Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)

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

Port Bou (RENFE) – Cerbère (SNCF)
 Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

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

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

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

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
 Jeumont (SNCF) – Erquelines (SNCB)
 Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
 Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

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

Basel (DB/SBB-CFF)
 Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
 Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) – Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)

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

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

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
 Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) – Swinoujście (PKP)
 Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)

Port BOU (RENFE) – Cerbère (SNCF)
Dublin (CIE) – Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) – Newry (NIR)

Dover (BR) – Calais (SNCF)
– Dunkerque (SNCF)
– Oostende (SNCB)

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

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

Thionville (SNCF) – Bettembourg (CFL)
Feignies (SNCF) – Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) – Erquelines (SNCB)
Tourcoing (SNCF) – Mouscron (SNCB)
Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

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

Basel (DB/SBB–CFF)
Flensburg (DB) – Padborg (DSB)
Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)
Schirnding (DB) – Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

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

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

Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujście (PKP)
Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)

Malmö (SJ) – Travemünde (DB)
 Gedser (DSB) – Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) – Sentyly (JZ)
 Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)
 Bernhardsthal (OBB) – Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)
 Terespol (PKP) – Brest (SZD)
 Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
 Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
 Zawidow (PKP) – Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)
 Čierna (CSD) – Čop (SZD)
 Komarno (CSD) – Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) – Szob (MAV)
 Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)
 Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) – Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) – Čop (SZD)
 Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)
 Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)
 Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
 Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
 Turku (VR) – Stockholm (SJ)
 Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
 Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

Malmö (SJ) – Travemünde (DB)

Gedser (DSB) – Rostock (DR)

Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)

Spielfeld-Strass (OBB) – Sentily (JZ)

Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)

Nickelsdorf (OBB) – Hégyeshalom (MAV)

Bernhardtsthal (OBB) – Breclav (CSD)

Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)

Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)

Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)

Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)

Terespol (PKP) – Brest (SZD)

Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)

Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)

Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)

Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)

Čierna (SCD) – Čop (SZD)

Komarino (CSD) – Komarom (MAV)

Sturovo (CSD) – Szob (MAV)

Rajka (MAV) – Rusovce (CSD)

Murakeresztur (MAV) – Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) – Botovo (JZ)

Keleba (MAV) – Subotica (JZ)

Zahony (MAV) – Čop (SZD)

Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)

Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)

Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)

Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)

Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)

Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)

Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)

Turku (VR) – Stockholm (SJ)

Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)

Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

C. Gauge interchange stations of importance for international combined transport)*

<u>Irún</u>	-	Hendaye	(Spain - France)
<u>Port Bou</u>	-	Cerbère	(Spain - France)
<u>Hanko</u>			(Finland)
<u>Terespól</u>	-	Brest	(Poland - USSR)
Przemysl	-	Mostiska	(Poland - USSR)
Čierna	-	Čop	(Czech and Slovak Federal Republic - USSR)
Zahony	-	Čop	(Hungary - USSR)
Iasi	-	Ungeny	(Romania - USSR)

Note: Gauge interchange stations are also border crossing points.

*)If the change of axles or the transfer of loading units to wagons of a different gauge is carried out at one station only, this station is underlined.

D. Ferry links/ports forming part of the international combined transport network

Holyhead	-	Dublin	(United Kingdom - Ireland)
Calais	-	Dover	(France - United Kingdom)
Oostende	-	Dover	(Belgium - United Kingdom)
Dunkerque	-	Dover	(France - United Kingdom)
Stanrear	-	Larne	(United Kingdom)
Zeebrugge	-	Harwich	(Belgium - United Kingdom)
Zeebrugge	-	Dover	(Belgium - United Kingdom)
Puttgarden	-	Rødby	(Germany - Denmark)
København	-	Helsingborg	(Denmark - Sweden)
Lübeck-	-	Hanko	(Germany - Finland)
Travemünde			
Gedser	-	Rostock (Warnemünde)	(Denmark - Germany)
Göteborg	-	Frederikshavn	(Sweden - Denmark)
Malmö	-	Travemünde	(Sweden - Germany)
Trelleborg	-	Sassnitz	(Sweden - Germany)
Ystad	-	Swinoujscie	(Sweden - Poland)
Helsinki	-	Gdynia	(Finland - Poland)
Helsinki	-	Stockholm	(Finland - Sweden)
Turku	-	Stockholm	(Finland - Sweden)

C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné)*

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

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

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

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

Holyhead	- Dublin	(Royaume-Uni - Irlande)
Calais	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Oostende	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Dunkerque	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Stanrear	- Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Harwich	(Belgique - Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Puttgarden	- Rødby	(Allemagne - Danemark)
København	- Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-	- Hanko	(Allemagne - Finlande)
Travemünde		
Gedser	- Rostock	(Danemark - Allemagne)
	(Warnemünde)	
Göteborg	- Frederikshavn	(Suède - Allemagne)
Malmö	- Travemünde	(Suède - Allemagne)
Trelleborg	- Sassnitz	(Suède - Allemagne)
Ystad	- Swinoujscie	(Suède - Pologne)
Helsinki	- Gdynia	(Finlande - Pologne)
Helsinki	- Stockholm	(Finlande - Suède)
Turku	- Stockholm	(Finlande - Suède)

Samsun	-	Constanta	(Turkey - Romania)
Mersin	-	Venezia	(Turkey - Italy)

Note: Ferry links are also border crossing points, except the links between Stanrear-Larne and Messina-Villa S. Giovanni.

Annex III

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

Preliminary remarks

The *parameters* are summarized in the table below. The values shown in column A of the table are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans. Any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

a) *Existing* lines, capable of being improved where appropriate; it is often difficult and sometimes impossible to modify, for instance, their geometrical characteristics, and the requirements have to be eased for such lines;

b) *Newlines* to be built.

By analogy, the specifications given in the following table also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

Samsun	- Constanta	(Turquie - Roumanie)
Mersin	- Venezia	(Turquie - Italie)

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

Annexe III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU DES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

Remarques préliminaires

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

On distingue deux grandes catégories de lignes:

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

b) Les lignes *nouvelles*, à construire.

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

**INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR THE NETWORK OF
IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES**

	A		B
	Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed		
	at present	target values	
1. Number of tracks	(not specified)		2
2. Vehicle loading gauge	UIC B ²⁾		UIC C ¹⁾
3. Minimum distance between track centres ¹⁾		4.0 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Authorized mass per axle: Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22.5 t	22.5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximum gradient ¹⁾	(not specified)		12.5 mm/m
7. Minimum useful siding length	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Not of immediate relevance for combined transport, but recommended for efficient international combined transport.

²⁾ UIC: International Union of Railways.

³⁾ Minimum standards for combined transport trains (see annex IV).

Explanation of the parameters contained in the table above

1. Number of tracks

International combined transport lines must provide high capacity and allow for precise timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks; however, single track lines would be allowed if the other parameters of the Agreement are complied with.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for international combined transport lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally

**PARAMETRES D'INFRASTRUCTURE DU RESEAU DES GRANDES
LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ**

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

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

²⁾ UIC = Union internationale des chemins de fer.

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

Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus

1. Nombre de voies

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

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

2. Gabarit des véhicules

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

Sur les lignes *nouvelles*, l'adoption d'un gabarit important n'exige

incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen.

The C1 gauge allows, for instance:

The transport of road goods vehicles and road trains (lorry with trailer, articulated vehicle, tractor and semi-trailer) conforming to the European road loading gauge (height 4 m, width 2.5 m) on special wagons with a loading height of 60 cm above rail level;

The transport of ordinary road semi-trailers 2.5 m wide and 4 m high on recess wagons with normal bogies;

The transport of ISO containers 2.44 m wide and 2.9 m high on ordinary flat wagons;

The transport of swap bodies 2.5 m wide on ordinary flat wagons;

The transport of containers/swap bodies 2.6 m wide and 2.9 m high on suitable wagons.

The *existing* lines across mountainous regions (such as the Pyrenees, Massif Central, Alps, Jura, Appenines, Carpathians) have many tunnels conforming to the Technical Unit loading gauge, or gauges of slightly greater height at the centre of the track. Increasing this to conform to the UIC C1 gauge is in almost all cases impossible from the economic and financial standpoints.

The UIC B gauge has therefore been chosen for these lines, as it allows, for instance:

The transport of ISO containers, 2.44 m wide and 2.90 m high, on flat container-wagons with a loading height 1.18 m above rail level;

The transport of swap bodies, 2.5 m wide and 2.6 m high, on ordinary flat wagons (loading height 1.246 m);

The transport of semi-trailers on recess wagons;

The transport of containers/swap bodies, 2.6 m wide and 2.9 m high, on special low-loader wagons.

Most of the *existing* international combined transport lines offer at least the UIC B gauge. In the case of the others, improvement to this standard does not normally require major investments.

4. *Nominal minimum speed*

The nominal minimum speed determines the geometrical characteristics of the section (radius of curves and cant), the safety installations (braking distances) and the braking coefficient of the rolling stock.

en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit C1 de l'UIC.

Le gabarit C1 permet notamment:

- Le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;

- Le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;

- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;

- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires;

- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

Les lignes *existantes* qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit C1 de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier.

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

- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;

- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);

- Le transport de semi-remorques par des wagons-poches;

- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.

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

4. Vitesse minimale de définition

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

5. *Authorized mass per axle*

This is the authorized mass per axle which international combined transport lines should be able to bear.

International combined transport lines should be capable of taking the most modern existing and future vehicle traffic, in particular:

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h are those set by the UIC regulations.

The mass per axle values shown are for a wheel diameter of not less than 840 mm, in accordance with the UIC regulations.

7. *Minimum useful siding length*

The minimum useful siding length on international combined transport lines is significant for combined transport trains (see annex IV).

Annex IV

PERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND MINIMUM INFRASTRUCTURE STANDARDS

A. *Requirements for efficient international combined transport services*

1. In order to be able to guarantee an efficient and expeditious flow of transport, necessitated by modern methods of production and distribution of goods, international combined transport services should fulfil in particular the following requirements:

a) departure/arrival in line with customers' requests (in particular late closing times for loading and early placing at disposal of goods), regular services;

b) short duration of door-to-door transport, high punctuality record, reliable transport times;

c) reliable and timely information on the transport procedure, simple documentation, low risk of damage;

d) capability of carrying all types of standard containers and of all loading units that can be carried in international European road haulage. In this context, the foreseeable developments regarding weights and dimensions of loading units have to be taken into consideration.

2. These requirements should be fulfilled through:

5. *Masse autorisée par essieu*

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

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

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

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

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

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

Annexe IV

PARAMETRES D'EFFICACITE FERROVIAIRE ET NORMES MINIMALES APPLICABLES AUX INFRASTRUCTURES

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

1. Pour garantir un écoulement efficace et rapide des transports exigés par les méthodes modernes de fabrication et de distribution des marchandises, les services internationaux de transport combiné devraient satisfaire en particulier aux conditions suivantes:

a) Départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;

b) Rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;

c) Informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;

d) Pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.

2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce:

a) high transport speed (measured from the place of departure to the place of destination, including all stops), which should be about the same, or possibly exceed that of end-to-end transport by road;

b) utilization of non-working hours of consignees (e.g. transport during the night), in order to be able to place the goods at the disposal in the morning hours as described by the customers;

c) suitable and sufficient equipment and infrastructure capacities (e.g. adequate loading gauges);

d) direct trains, if possible (i.e. excluding or reducing to a minimum *en route* transfer of the consignments to other trains);

e) organizational measures to improve the flow of transport by using modern telecommunication systems.

3. In order to meet the requirements described above, trains and infrastructure facilities should be of satisfactory efficiency, i.e. they should meet certain minimum standards that have to be complied with by all authorities concerned on a given transport relation.

4. The performance parameters and standards below have been established in particular for large international transport volumes, i.e. for transport relations with regular traffic of direct trains or with at least larger wagon groups. Single wagons or special transports could still be operated by conventional goods trains if this satisfies the needs of the customers and the railways concerned.

B. Performance parameters of trains

5. Trains used for international combined transport should meet the following minimum standards:

Minimum standards	At present	Target values*)
Nominal minimum speed	100 km/h	120 km/h
Length of train	500 metres	750 metres
Weight of train	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Axle load (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22.5 tonnes at a speed of 100 km/h)

*) These values should be achieved approximately by the year 2000. They shall not exclude earlier achievement of higher standards as long as these do not impede the international development of combined transport.

a) A une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;

b) A l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;

c) Aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);

d) Aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);

e) Aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.

3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.

4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins, de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées.

B. Paramètres de performances des trains

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

Normes minimales	Actuellement	Objectifs*)
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 m	750 m
Poids des trains	1 200 t	1 500 t
Charge par essieu (wagons)	20 t	20 t (22,5 t à une vitesse de 100 km/h)

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

If direct trains cannot be run, trains should, if possible, consist of only few wagon groups, the wagons in each group having the same destination. There should be no stops *en route* for operational reasons or frontier-crossing controls, if feasible.

6. Rolling stock shall meet the above standards relating to speed and axle load and shall be capable of carrying all those loading units which have to be taken into consideration in respect of weights and dimensions.

7. Trains of combined transport shall be rated as those with highest priority. Their timetable shall be designed so as to comply with customers requests for reliable and regular transport services.

C. *Minimum standards for railway lines*

8. Railway lines to be used for combined transport shall have an adequate train capacity per day, in order to avoid waiting times for trains of combined transport. These trains should not be delayed by non-working hours.

9. For the improvement of railway lines the infrastructure parameters contained in annex III shall be applicable.

D. *Minimum standards for terminals*

10. For the efficient handling of consignments in terminals the following requirements shall be met:

a) The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of trains, and from the arrival of trains to the availability of wagons ready for the unloading of loading units shall not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means.

b) The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units shall be as short as possible (20 minutes maximum).

c) The terminal site shall be selected in such a way that:
it is easily and quickly accessible by road from the economic centres;
within the rail network, it is well connected with long-distance lines and, for transport connections with wagon-group traffic, has good access to the fast freight trains of combined transport.

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

6. Le matériel roulant devra répondre aux normes ci-dessus concernant la vitesse et la charge par essieu et être en mesure de transporter toutes les unités de chargement dont il faut tenir compte du point de vue du poids et des dimensions.

7. Les trains de transport combiné devront être considérés comme bénéficiant d'une priorité absolue. Leurs horaires devront être conçus de façon à répondre aux besoins de la clientèle, qui demande des services de transport fiables et réguliers.

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

8. Les lignes de chemin de fer destinées à servir au transport combiné devront présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne devraient pas non plus être retardés par les heures de repos.

9. Pour la modernisation des lignes de chemin de fer, les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'annexe III seront applicables.

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

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares les conditions suivantes devront être réunies:

a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.

b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).

c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:

- A être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;

- En ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

11. The minimum standards for intermediate stations stipulated below shall also relate to terminals.

E. Minimum standards for intermediate stations

12. Stops of trains of combined transport *en route*, necessary for technical or operational reasons, for example at wagon group exchange or gauge interchange stations, shall at the same time be used for carrying out work which otherwise would require additional stops (i.e. frontier controls, changing of the locomotive). The infrastructure of such intermediate stations shall comply with the following requirements:

Sufficient train capacity per day on feeder lines to avoid delays of trains in combined transport.

The entries and exits to and from the feeder lines shall allow the trains to filter in and out without delay. Their capacity shall be large enough to avoid delays of arriving and/or departing trains of combined transport.

Sufficient track capacity for the various types of track, as required for the specific work to be carried out in a station, in particular for arrival/departure tracks, train formation tracks, sorting lines and turn-out tracks, loading tracks and gauge interchange tracks.

The above-mentioned tracks shall have loading gauges that correspond to those of the railway lines to be used (UIC B or UIC CI).

The length of track shall be sufficient to accommodate complete trains of combined transport.

In the case of electric traction the tracks shall be accessible by electric tractive units (at frontier stations: to electric tractive units of the connecting railway concerned).

The capacity for trans-shipment, wagon group exchange, gauge interchange and frontier control shall guarantee that necessary stops can be made as short as possible.

a) Stations for the exchange of wagon groups

13. Combined transport shall, if possible, be carried out by direct trains between the forwarding and the receiving stations. If this is not economical due to the low volume of consignments, and if the transfer of consignments of combined transport is therefore unavoidable, it should be done at least by wagon groups. Stop-over times to carry out these tasks shall not exceed 30 minutes each. This could be achieved

11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Postes d'échange de groupes de wagons

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces

by an appropriate formation of trains (which should run over as long distances as possible, also across borders) together with an adequate infrastructure of the wagon group exchange stations.

b) *Border-crossing points*

14. Trains of combined transport shall run as far as possible all the way across borders to a station where the exchange of wagon groups is necessary in any case or to their final point of destination, without having to stop *en route*. There shall be, if possible, no stops at the border or, if unavoidable, only very short stops (of no more than 30 minutes). This shall be achieved:

by not carrying out work normally effected at the frontier or, if this is not possible, by shifting this work to inland places where the trains have to stop in any case for technical and/or administrative reasons;

by stopping only once, if at all, at joint border stations.

c) *Gauge interchange stations*

15. To be able to fulfil future requirements, time saving and cost-effective procedures shall have to be developed. When transferring loading units to wagons of the other gauge, the requirements developed above for terminal trans-shipment shall be applied analogously. Stops at such gauge interchange stations should take as little time as possible. The available gauge interchange or transfer capacity shall be sufficient to guarantee short stops.

d) *Ferry links/ports*

16. Transport services shall correspond with the ferry services offered. Stops at the ports for consignments in combined transport should be as short as possible (if possible not more than one hour). In addition to an appropriate infrastructure of the ferry port station and appropriate ferry boats (see paragraph 17 below) this shall be achieved by the following measures:

For necessary frontier control measures the requirements mentioned in paragraph 14 shall apply;

Timetables for ferries and railways should be co-ordinated and advance information to accelerate the loading of ships and/or train formation shall be provided.

opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

b) *Points de franchissement des frontières*

14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra :

En ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives';

En faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.

c) *Points de changement d'écartement*

15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.

d) *Liaisons par navires transbordeurs/ports*

16. Les services de transport devront correspondre aux services de transbordement proposés. Les arrêts dans les ports pour les marchandises transportées en transport combiné devraient être aussi courts que faisables (si possible une heure au maximum). Pour obtenir ce résultat, outre une infrastructure appropriée de la gare de transbordement et des navires transbordeurs adéquats (voir paragraphe 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en oeuvre :

- Application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;

- Coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.

17. Ferry boats used for combined transport shall comply with the following requirements:

Appropriate sizes and types of vessels as required by the relevant loading units/goods wagons.

Quick loading and unloading of ferry boats and storage of loading units/wagons in accordance with the requirements of the subsequent carriage by rail (separation of combined transport from passenger and/or road transport, where appropriate).

If loading units stay on wagons during the crossing ferry boats shall be easily accessible, and time-consuming marshalling operations should not be necessary. Loading gauge, axle mass, etc. should comply with the line parameter described in annex III.

If the transfer of loading units has to be effected without wagons, the possibly necessary transport by road between ferry terminal and railway terminal should be characterized by short distances and good road connections.

17. Les navires transbordeurs utilisés pour le transport combiné devront satisfaire aux prescriptions ci-après:

Navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés.

Chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant).

Si les unités de chargement restent sur les wagons pendant la traversée, les transbordeurs devront être d'accès facile et les opérations de triage exigeant beaucoup de temps ne devraient pas être nécessaires. Le gabarit, la masse par essieu, etc., devraient être conformes aux paramètres de la ligne énumérés dans l'annexe III.

Si le transbordement d'unités de chargement doit s'effectuer sans les wagons, le transport éventuel à effectuer par la route entre le port des navires transbordeurs et la gare ferroviaire devrait être caractérisé par des distances courtes et des bonnes liaisons routières.

D. PARLEMENT

De Overeenkomst behoeft ingevolge artikel 91 van de Grondwet de goedkeuring van de Staten-Generaal, alvorens het Koninkrijk der Nederlanden aan de Overeenkomst kan worden gebonden.

E. BEKRACHTIGING

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van de Overeenkomst is voorzien in artikel 8, eerste lid.

G. INWERKINGTREDING

De bepalingen van de Overeenkomst zullen ingevolge artikel 10, eerste lid, in werking treden negentig dagen na de datum waarop acht Staten hebben bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd en op voorwaarde dat een of meer internationale gecombineerde vervoerslijnen de grondgebieden van tenminste vier van genoemde Staten ononderbroken met elkaar verbindt c.q. verbinden.

J. GEGEVENS

Van het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest van de Verenigde Naties, naar welke Organisatie onder meer in artikel 6 van de Overeenkomst wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1979, 37 en is de herziene Nederlandse vertaling geplaatst in *Trb.* 1987, 113. Zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1990, 119.

De Economische Commissie van de Verenigde Naties voor Europa, naar welke Commissie onder meer in artikel 7 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is ingesteld door de Economische en Sociale Raad op 28 maart 1947 bij resolutie 36 (IV).

Van het op 25 maart 1957 te Rome tot stand gekomen Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, naar welk Verdrag in artikel 17 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, is de Nederlandse tekst geplaatst in *Trb.* 1957, 91; zie ook, laatstelijk, *Trb.* 1987, 116.

Van het op 23 mei 1969 te Wenen tot stand gekomen Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, naar welk Verdrag in artikel 20 van de onderhavige Overeenkomst wordt verwezen, zijn de Engelse en de Franse tekst geplaatst in *Trb.* 1972, 51 en een herziene vertaling in het Nederlands in *Trb.* 1985, 79.

De in bijlage I bij de onderhavige Overeenkomst genoemde Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdspoorlijnen is op 31 mei 1985 te Genève tot stand gekomen. Het Koninkrijk der Nederlanden is niet partij bij die Overeenkomst.

Uitgegeven de *eenendertigste* januari 1992.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

H. VAN DEN BROEK