

F. 1999 — 3932

[C - 99/15162]

5 MAI 1999. — Loi portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), et Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985 (1)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2. Sous réserve d'adhésion au nom de la Belgique, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et les Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 5 mai 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
E. DERYCKE

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
T. VAN PARYS

—
Note

(1) *Session 1998-1999* :
Sénat.

Documents. - Projet de loi, déposé le 6 novembre 1999, 1-1143/1. Rapport, n°, 1-1143/2.

Texte adopté par la Commission, 1-1143/3.

Annales parlementaires. - Discussion, séance du 11 février 1999.

Vote, séance du 11 février 1999.

Chambre.

Documents. - Projet transmis par le Sénat, n° 49-1994/1.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, 49-1994/2.

Annales parlementaires. - Discussion, séance du 25 février 1999.

Vote, séance du 25 février 1999.

N. 1999 — 3932

[C - 99/15162]

5 MEI 1999. — Wet houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC), en Bijlagen I en II, gedaan te Genève op 31 mei 1985 (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. Onder voorbehoud van toetreding namens België, zullen de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC) en de Bijlagen I en II, gedaan te Genève op 31 mei 1985, volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 5 mei 1999.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
E. DERYCKE

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
T. VAN PARYS

—
Nota

(1) *Zitting 1998-1999* :
Senaat.

Documenten. - Ontwerp van wet ingediend op 6 november 1999, 1-1143/1. Verslag, nr. 1-1143/2

Tekst aangenomen door de Commissie, 1-1143/3.

Parlementaire Handelingen. - Bespreking, vergadering van 11 februari 1999.

Stemming, vergadering van 11 februari 1999

Kamer.

Documenten. - Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 49-1994/1.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, 49-1994/2.

Parlementaire Handelingen. - Bespreking, vergadering van 25 februari 1999.

Stemming, vergadering van 25 februari 1999.

**Accord européen
sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC)**

Les parties contractantes,

Conscientes de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic ferroviaire international,

considérant que, pour renforcer les relations entre pays européens, il est essentiel de prévoir un plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer adaptées aux besoins futurs du trafic international,

sont convenues de ce qui suit :

Article 1^{er}

Adoption du réseau ferroviaire international « E »

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau ferroviaire ci-après dénommé « Réseau ferroviaire international 'E' » et décrit à l'annexe I du présent Accord, à titre de plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer présentant un grand intérêt international, qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre des programmes nationaux conformément à leurs législations respectives.

Article 2

Définition du réseau ferroviaire international « E »

Le réseau ferroviaire international « E » est constitué d'un système de lignes principales et de lignes complémentaires, les lignes principales étant les « grandes magistrales » ferroviaires qui assurent un trafic international déjà très important ou qui devrait le devenir prochainement et les lignes complémentaires celles qui, tout en complétant dès à présent le réseau des lignes principales, n'assureront un trafic ferroviaire international très important que dans un avenir plus lointain.

Article 3

Construction et aménagement
des lignes du réseau ferroviaire international « E »

Le réseau ferroviaire international « E » de grandes magistrales visé à l'article 2 est conforme aux caractéristiques techniques énoncées à l'annexe II du présent Accord ou sera rendu conforme aux dispositions de cette annexe lors de travaux d'amélioration exécutés en application de programmes nationaux.

Article 4

Désignation du dépositaire

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

Article 5

Procédure pour la signature de l'Accord et pour devenir partie

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de la Commission, à Genève du 1^{er} septembre 1985 au 1^{er} septembre 1986.

Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par :

- a) signature, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
- b) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies.

VERTALING

**Europese Overeenkomst
inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC)**

De Overeenkomstsluitende Partijen,

bewust van de noodzaak om in Europa het internationale spoorverkeer te vergemakkelijken en te bevorderen,

overwegende dat het, om de verbindingen tussen de Europese landen te versterken, noodzakelijk is te voorzien in een gecoördineerd plan voor de inrichting en de bouw van spoorlijnen die aangepast zijn aan de toekomstige behoeften van het internationale verkeer,

zijn overeengekomen wat volgt :

Artikel 1

Aanneming van het internationale spoorwegnet « E »

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen het ontwerp van spoorwegnet, dat hierna « Internationaal spoorwegnet 'E' » genoemd wordt en in bijlage I bij deze Overeenkomst omschreven is, aan als een gecoördineerd plan voor de inrichting en de bouw van spoorlijnen met een groot internationaal belang dat zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van de nationale programma's conform hun respectieve wetgevingen.

Artikel 2

Omschrijving van het internationaal spoorwegnet « E »

Het internationaal spoorwegnet « E » bestaat uit een systeem van hoofdlijnen en bijkomende lijnen, waarbij de hoofdlijnen de « grote spoorwegmagistralen zijn » die een internationaal verkeer dragen dat reeds belangrijk is of dit eerlang zal worden en de bijkomende lijnen deze zijn die nu al een aanvulling voor het net van hoofdlijnen zijn maar slechts op langere termijn een omvangrijk spoorverkeer zullen dragen.

Artikel 3

Bouw en inrichting
van de lijnen van het internationaal spoorwegnet « E »

Het internationaal spoorwegnet « E » bestaande uit grote magistralen zoals bedoeld in artikel 2 beantwoordt aan de technische specificaties opgenomen in bijlage II bij deze Overeenkomst of zal in overeenstemming met deze bijlage worden gebracht ter gelegenheid van verbeteringswerken ter uitvoering van nationale programma's.

Artikel 4

Aanwijzing van de depositaris

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

Artikel 5

Procedure voor de ondertekening van de Overeenkomst
en om partij te worden

1. Deze Overeenkomst staat van 1 september 1985 tot 1 september 1986 te Genève open voor ondertekening door Staten die hetzij lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, hetzij in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragraaf 8 van het Mandaat van de Commissie.

Deze Staten kunnen Partij worden bij deze Overeenkomst door :

- a) ondertekening, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of
- b) toetreding.

3. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte in de gepaste vorm bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Article 6
Entrée en vigueur de l'Accord

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, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau ferroviaire international « E » relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats. 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.

2. 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 au paragraphe 1^{er} du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 7
Limites à l'application de l'Accord

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

Article 8
Règlement de 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 arbitrages 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^{er} ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 9
Déclaration relative à l'article 8

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par son article 8.

Article 10
Procédure d'amendement du texte principal

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé suivant l'une des procédures définies dans le présent article.

2. a) A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du texte principal du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

Artikel 6
Inwerkingtreding van de Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de regeringen van acht Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits één of meer lijnen van het internationale spoorwegnet « E » als doorlopende lijn de grondgebieden verbinden van ten minste vier van bedoelde Staten. Indien aan bovenstaande voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

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

Artikel 7
Beperking van de toepassing van de Overeenkomst

Niets in deze Overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor wordt belet de maatregelen te nemen die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest van de Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten van de omstandigheden en die zij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid. De maatregelen, die tijdelijk dienen te zijn, worden onmiddellijk aan de depositaris meegedeeld met aanduiding van hun aard.

Artikel 8
Beslechting van geschillen

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

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

Artikel 9
Verklaring met betrekking tot artikel 8

Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris meedelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 8 van deze Overeenkomst.

Artikel 10
Procedure voor de wijziging van de hoofdtekst

1. De hoofdtekst van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig één van de in dit artikel beschreven procedures.

2. a) Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une 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.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. A la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 ci-dessus sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

Article 11 Procédure d'amendement de l'annexe I

1. L'annexe I du présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe I du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées :

a) s'il s'agit d'inclure une ligne principale nouvelle ou de modifier une ligne principale existante, toute Partie contractante sur le territoire de laquelle passe la ligne en question;

b) s'il s'agit d'inclure une ligne complémentaire nouvelle ou de modifier une ligne complémentaire existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur sur le territoire de laquelle passe(nt) la (ou les) ligne(s) internationale(s) principale(s) à laquelle (auxquelles) la ligne complémentaire, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées limitrophes au sens du présent alinéa deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison par ferry-boat prévue sur le tracé de la (ou des) ligne(s) principale(s) spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, son consentement à l'amendement de l'annexe I du présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée, qu'au moment où elle aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement lui a été communiquée, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement sera réputé ne pas être accepté.

b) Indien zij wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid een tweederde meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan alle Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

c) Indien de wijziging door twee derde van de Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard wordt, doet de Secretaris-generaal er mededeling van aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze mededeling. De wijziging wordt van kracht voor al de Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van deze die vóór het van kracht worden ervan meegedeeld hebben dat zij ze niet aanvaarden.

3. Op verzoek van ten minste één derde van de Overeenkomstsluitende Partijen roept de Secretaris-generaal een conferentie bijeen waarop de Staten bedoeld in artikel 5 zullen uitgenodigd worden. De procedure omschreven in de leden a) en b) van voorgaand 2e lid zal toegepast worden op elke wijziging die voor onderzoek aan dergelijke conferentie wordt voorgelegd.

Artikel 11 Procedure voor de wijziging van bijlage I

1. Bijlage I van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van bijlage I bij deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

3. Indien zij wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid de meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan de bevoegde administraties van de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen. Worden als rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen beschouwd :

a) wanneer het gaat om de inlassing van een nieuwe hoofdlijn of om de wijziging van een bestaande hoofdlijn : elke Overeenkomstsluitende Partij over wiens grondgebied de kwestieuze lijn komt;

b) wanneer het gaat om de inlassing van een nieuwe bijkomende lijn of om de wijziging van een bestaande bijkomende lijn : elke Overeenkomstsluitende Partij die een buurland is van de verzoekende partij en op wiens grondgebied de internationale hoofdlijn(en) komt/komen waarop de nieuwe of te wijzigen bijkomende lijn aansluit. Worden eveneens als buurland in de zin van dit lid beschouwd, twee Overeenkomstsluitende Partijen op wier grondgebied zich de eindpunten bevinden van een veerbootverbinding die opgenomen is op het traject van voormelde hoofdlijn(en).

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig voorgaand 3e lid is meegedeeld, wordt aanvaard indien, binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van deze kennisgeving, geen van de bevoegde administraties van de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de wijziging. Indien de administratie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart dat haar nationaal recht haar verplicht om haar akkoord afhankelijk te stellen van een bijzondere toelating of van de goedkeuring door een wetgevend orgaan, wordt pas aangenomen dat zij met de wijziging van bijlage I van deze Overeenkomst heeft ingestemd en zal het voorstel van wijziging pas aanvaard zijn wanneer zij aan de Secretaris-generaal zal hebben meegedeeld dat de vereiste toelating of goedkeuring werd bekomen. Zo deze kennisgeving niet heeft plaatsgevonden binnen een termijn van achttien maanden na de datum waarop het wijzigingsvoorstel haar werd meegedeeld, of zo, binnen de voormelde termijn van zes maanden, de bevoegde administratie van een rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partij bezwaar aantekent tegen de voorgestelde wijziging, wordt deze wijziging als niet aanvaard beschouwd.

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

Article 12
Procédure d'amendement de l'annexe II

1. L'annexe II du présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe II du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. L'amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins du tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

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 cette notification.

Article 13
Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement des annexes de l'Accord

Au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, chaque Etat notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 11 et 12 ci-dessus, les propositions d'amendement des annexes de l'Accord.

Article 14
Dénonciation de l'Accord

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 15
Suspension de la validité de l'Accord

L'application du présent Accord sera suspendue si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

En foi de quoi, les plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le trente et unième jour de mai mil neuf cent quatre-vingt cinq, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

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

Artikel 12
Procedure voor de wijziging van bijlage II

1. Bijlage II van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van bijlage II bij deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

3. Indien zij wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid de meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan de bevoegde administraties van al de Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

4. De wijziging wordt aanvaard, indien binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van deze kennisgeving, minder dan één derde van de bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de wijziging.

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

Artikel 13
Kennisgeving van het adres van de administratie waaraan de voorstellen van wijziging van de bijlagen van de Overeenkomst moeten worden meegedeeld

Op het ogenblik dat hij deze Overeenkomst ondertekent, bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt of ertoe toetreedt, deelt elke Staat aan de Secretaris-generaal de naam en het adres mee van zijn administratie waaraan, conform de bepalingen van bovenvermelde artikelen 11 en 12, de voorstellen tot wijziging van de bijlagen van de Overeenkomst moeten worden meegedeeld.

Artikel 14
Opzegging van de Overeenkomst

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht één jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-generaal.

Artikel 15
Schorsing van de geldigheid van de Overeenkomst

De toepassing van deze Overeenkomst wordt geschorst indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen lager is dan acht gedurende om het even welke periode van twaalf opeenvolgende maanden.

Ten blijke waarvan, de volmachthebbers, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan te Genève op de eenendertigste dag van mei negentienhonderd vijfentachtig, in één enkel exemplaar in het Engels, het Frans en het Russisch, gelijkelijk authentiek.

Annexe I

Lignes de chemin de fer qui sont très importantes du point de vue international

Numérotation des lignes qui sont très importantes du point de vue international

1. Les lignes principales, comprenant des lignes repères et des lignes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées à deux chiffres; les lignes complémentaires, dites de catégorie B, sont numérotées à trois chiffres.

2. Les lignes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les lignes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres se terminant par 0, croissant du nord au sud. Les lignes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des lignes repères entre lesquelles elles se trouvent.

3. Les lignes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la ligne repère la plus proche située au nord de la ligne B considérée et le deuxième, celui de la ligne repère la plus proche située à l'ouest de la ligne B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES LIGNES FERROVIAIRES

I. Numérotation des lignes à l'échelle européenne

Nord-Sud

- E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
- E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
- E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos—^{Avila}—Madrid
Aranda de Duero
- E 051 Calais-Paris
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris—^{Dijon}—Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
Le Creusot
- E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 43 Frankfurt(M)—^{Heidelberg}—Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg
Mannheim
- E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 451 Nürnberg-Passau-Wels
- E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 530 Nykøbing-Gedser
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Praha-Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 551 Praha-Horní Dvůr-Sommerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Góra-Wrocław-Chalupki
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardstahl-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most
- E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic—^{Split}—
Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljvo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd—^{Niš}—Skopje-Gevgelija-Idomeni-Thessaloniki-Athinai
Kraljevo
- E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki
- E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- Ouest-Est
- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva

- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemunden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Kosice-Cierna-n.T.-Cop-Lvov
- E 400 Frankfurt(M)-Gemunden
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe}Offenburg-Mühlacker-Stuttgart
- E 46 Mainz-Frankfurt(M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Worgl-^{Kufstein}^{(Rosenheim-Freilassing}Scharzach St. Veit
- Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-Budapest-Miskolo-Nyiregyhaza-Zahony-Cop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stürovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáu-Galati-Reni Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino-Genova
- E 720 Plovdiv-Zimniza-Karnobat-Burgas
- E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- II. Numérotation des lignes à l'échelle nationale */
1. Portugal
- E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa
- E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)
2. Espagne
- E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-^{Avila}Aranda de Duero-Madrid
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
3. Irlande
- E 03 (Larne-Belfast)-Dublin
4. Royaume-Uni
- E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Holyhead-Crewe-London-Folkstone-Dover
- E 16 London-Harwich (-Hoek van Holland)
5. France
- E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
- E 051 Calais-Paris
- E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
- E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-^{Dijon}Le Creusot-Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
- E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
- E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
- E 50 Paris-Culoz (-Genève)
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)
6. Pays-Bas
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
- E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht
7. Belgique
- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
- E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 22 Zeebrugge-Brugge

8. Luxembourg
 E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
 E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg
9. République fédérale d'Allemagne
 E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 E 43 Frankfurt(M)-^{Heidelberg}Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
 E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
 E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
 E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
 E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
 E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
 E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra (-Gerstungen)
 E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
 E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
 E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart}
 Offenburg
 E 46 Mainz-Frankfurt(M)
10. Suisse
 E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
 E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
 E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
 E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
11. Italie
 E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
 E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
 E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
 E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
 E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
 E 72 Torino-Genova
 E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
12. Norvège
 E 45 Oslo-(Kornsjø)
13. Suède
 E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 E 53 Helsingborg-Hässleholm
 E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
 E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
14. Danemark
 E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
 E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
15. Autriche
 E 43 (Freilassing-) Salzburg
 E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 E 551 (Horn-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-^{Kufstein (-Rosenheim-Kreilassing)-}
 Scharzach St. Veit Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom)
 E 502 Bischofshofen-Selzthal
16. République démocratique allemande
 E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
 E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
 E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
 E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
 E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
 E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
 E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig
17. Pologne
 E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wroclaw-Opole-Chalupki
 E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
 E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
 E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

18. Tchécoslavaquie
 E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
 E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
 E 61 (Bad Schandau-)Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno- (-Komaróm)
 E 63 Zilina-Bratislava
 E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)
 E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna N. Tis. (-Cop)
 E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)
19. Hongrie
 E 61 (Komárno-) Komaróm-Budapest
 E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
 E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
 E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
 E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Budapest-Miskolo-Nyiregyháza-Zahony (-Cop)
 E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
 E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lököshaza (-Curtici)
20. Yougoslavie
 E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
 E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
 E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
 E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
 E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-^{Split}_{Sibenik}
 E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
 E 79 Beograd-Bar
 E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-^{Nis}_{Kraljevo}-Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
 E 66 Beograd-Vrsac (-Stamora Moravita)
 E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niss-Dimitrovgrad (-Dragoman)
21. Grèce
 E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 E 853 Larissa-Volos
 E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
22. Roumanie
 E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
 E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
 E 562 Bucuresti-Constanta
 E 66 (Vrsac-) Stamora Moravita-Timisoara
23. Bulgarie
 E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
 E 951 Sindel-Karnobat
 E 660 Ruse-Kaspican
 E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
 E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
 E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)
24. Finlande
 E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
25. Union des Républiques socialistes soviétiques
 E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
 E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
 E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva
 E 560 (Galati-) Reni-Benderi
26. Turquie
 E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
 E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

Annexe II

Caractéristiques techniques des grandes lignes internationales de chemin de fer

Remarques préliminaires

Les paramètres sont résumés dans le tableau 1.

Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau 1 doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et 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; entre certaines limites d'ordre économique, on peut choisir librement leurs caractéristiques notamment géométriques; il a été nécessaire de distinguer deux sous-catégories :

i) les lignes destinées uniquement au transport des voyageurs (à l'exclusion des transports de marchandises);

ii) les lignes à trafic mixte ou mélangé, destinées aux transports de voyageurs et de marchandises.

Les paramètres retenus ne freinent en aucune manière le progrès technique. Ce sont des exigences minimales. Un réseau de chemin de fer peut retenir des paramètres plus ambitieux s'il l'estime utile.

Par analogie, les spécifications indiquées au tableau 1 sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

TABLEAU 1

Paramètres d'infrastructure des grandes lignes internationales de chemin de fer

	A Lignes existantes répondant aux con- ditions d'in- frastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	B	
		B1 Destinées exclusive- ment au transport de voyageurs	B2 Destinées au transport de voyageurs et de marchandises
1. Nombre de voies	—	2	2
2. Gabarit des véhicules	UIC (1)/B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Masse autorisée par essieu :			
Locomotive (<= 200 km/h)	22,5 t	—	22,5 t
Automotrices et rames automotrices (<= 300 km/h).	17 t	17 t	17 t
Voitures	16 t	—	16 t
Wagons : <= 100 km/h	20 t	—	22,5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire	8 t	—	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	—	UIC 71
8. Déclivité maximale	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	—	750 m
11. Passage à niveau	aucun/geen	aucun	aucun

(1) UIC = Union internationale des chemins de fer.

1. Nombre de voies

Les grandes lignes internationales 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.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les grandes lignes internationales.

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

Le gabarit C1 permet notamment :

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

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

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

— le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires.

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.

La plupart des grandes lignes internationales 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.

3. Entraxe minimal des voies

Il s'agit de l'entraxe minimal sur les grandes lignes à double voie en dehors des gares.

L'augmentation de l'entraxe présente les avantages suivants :

- diminution de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains; cet avantage s'accroît proportionnellement à la vitesse;
- allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles dépassant le gabarit;
- possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien et le renouvellement des voies.

Sur les lignes existantes à double voie, et en dehors des gares, l'entraxe est de 3,50 m à 4 m. On doit s'efforcer de l'augmenter lors du renouvellement intégral des voies pour aboutir à un minimum de 4 m.

Sur les lignes nouvelles, le choix d'un entraxe large n'exige généralement qu'un investissement marginal limité, du moins hors des tunnels et jusqu'à 4,20 m. L'entraxe minimal de 4,20 m est donc retenu. Il est suffisant pour les grandes vitesses jusqu'à 300 km/h (cas de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

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.

Sur les lignes existantes, les vitesses maximales sont fonction du rayon des courbes. La vitesse minimale de définition retenue (160 km/h) est de règle sur les sections en tracé rectiligne et dans les courbes de grand rayon. Dans certains cas, le tracé et la signalisation peuvent être améliorés sans investissements trop importants pour permettre d'atteindre 160 km/h sur quelques sections.

Sur les lignes nouvelles, on peut adopter des vitesses de définition beaucoup plus élevées. Les vitesses de définition retenues correspondent à celles des lignes nouvelles récemment construites, en construction ou en projet.

La vitesse de définition est distincte de la vitesse commerciale. La vitesse commerciale est le quotient de la distance entre l'origine et la destination d'un train par la durée du parcours y compris les arrêts intermédiaires.

5. Masse autorisée par essieu

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

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

- des locomotives ayant une masse par essieu de 22,5 t; sur les lignes qui admettent en général une masse par essieu de 20 t, on tolère des locomotives ayant une masse par essieu un peu plus élevée, parce que le rapport du nombre d'essieux de locomotive au nombre total d'essieux est en général très faible et parce que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon;
- des automotrices et des rames automotrices ayant une masse par essieu de 17 t (masse par essieu des rames TGV de la Société nationale des chemins de fer français);
- des voitures ayant une masse par essieu de 16 t (dans le parc banal, aucune voiture n'a ni n'aura une masse par essieu en charge supérieure à 16 t);
- des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, 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 et à 18 t pour 140 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

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

6. Masse autorisée par m linéaire

La masse autorisée par mètre de longueur hors tampons des véhicules que les grandes lignes internationales doivent pouvoir accepter est de 8 t, conformément à la catégorie C4 de l'UIC.

7. Train type pour le calcul des ponts

Il s'agit du « train type » minimum sur lequel doivent se fonder les calculs des ponts sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes nouvelles à trafic mélangé ou mixte, le train type dit UIC 71 est utilisé.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, il n'est pas établi de norme internationale.

8. Déclivité maximale

Il s'agit de la déclivité maximale sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes existantes, la déclivité est une donnée qu'il est pratiquement impossible de modifier.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, la valeur de 35 mm/m est retenue (norme utilisée sur la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

Sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, la valeur de 12,50 mm/m est retenue. C'est la valeur la plus élevée de toutes celles des planifications nationales actuelles.

La déclivité est fonction de la longueur de la rampe; elle est d'autant plus faible que la rampe est plus longue et vice versa.

9. Longueur minimale des quais des grandes gares

La longueur de 400 mètres adoptée par l'UIC est retenue. Un quai de 400 m accepte notamment :

- un train composé d'une locomotive et de 13 voitures de 27,50 m, ou d'une locomotive et de 14 voitures de 26,40 m;
- un train composé de deux rames TGV du type Paris-Sud-Est.

L'allongement des quais des grandes gares au-delà de 400 m n'est pas retenu pour deux raisons :

- la « distance de refus » du voyageur piéton, en particulier dans les gares en cul-de-sac;
- un investissement trop élevé, en particulier pour la transformation des gares en cul-de-sac existantes.

10. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur utile minimale des voies d'évitement des grandes lignes internationales n'a d'importance que pour les trains de marchandises.

La longueur de 750 m adoptés par l'UIC est retenue. Elle permet notamment la circulation et le garage de trains de marchandises d'une masse brute remorquée de plus de 5 000 t en catégorie C4 (8 tonnes brutes par mètre); par ailleurs, un train de 1 500 tonnes brutes remorquées à garer sur une voie d'évitement de 750 m a une masse à peine supérieure à 2 tonnes par mètre.

11. Passage à niveau

Les grandes lignes internationales nouvelles doivent être construites sans aucun croisement à niveau avec le réseau routier.

Sur les grandes lignes internationales existantes, on prévoit le remplacement systématique des passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs, sauf dans les cas exceptionnels où ce remplacement est matériellement impossible.

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (AGC)
ET AUX ANNEXES I ET II, FAITS A GENEVE LE 31 MAI 1985

(Etat au 30 avril 1999)

PAYS	SIGNATURE	RATIFICATION (R) ACCEPTATION (Ac) APPROBATION (Ap) ADHESION (Ad) SUCCESSION (Suc)	DATE D'ENTREE EN VIGUEUR
ALLEMAGNE	29 août 1986	23 octobre 1987 (R)	27 avril 1989
BELARUS	27 août 1986	1 avril 1987 (Ap)	27 avril 1989
BELGIQUE	-	6 août 1999(Ad)	4 novembre 1999
BOSNIE-HERZEGOVINE	-	1 septembre 1993 (Suc)	30 novembre 1993
BULGARIE	-	9 mars 1990 (Ad)	7 juin 1990
CROATIE	-	20 mai 1994 (Suc)	18 juillet 1994
FEDERATION DE RUSSIE	27 août 1986	10 mars 1987 (Ac)	27 avril 1989
FRANCE	28 août 1986	27 janvier 1989 (Ap)	27 avril 1989
GRECE	9 juillet 1986	31 mars 1995 (R)	29 juin 1995
HONGRIE	16 avril 1986	26 juin 1987 (Ap)	27 avril 1989
ITALIE	19 août 1986	29 novembre 1991 (R)	27 février 1992
L'EX REPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACEDOINE	-	5 octobre 1994 (Suc)	3 janvier 1995
LUXEMBOURG	17 juillet 1986	28 octobre 1996 (R)	26 janvier 1997
POLOGNE	5 février 1986	14 septembre 1988 (R)	27 avril 1989
PORTUGAL	1 ^{er} septembre 1985		
REPUBLIQUE DE MOLDOVA	-	8 juillet 1996 (Ad)	6 octobre 1996
REPUBLIQUE SLOVAQUE	-	28 mai 1993 (Suc)	26 juillet 1993
REPUBLIQUE TCHEQUE	-	2 juin 1993 (Suc)	31 août 1993
ROUMANIE	-	11 décembre 1996 (Ad)	11 mars 1997
SLOVENIE	-	6 juillet 1992 (Ad)	4 octobre 1992
TURQUIE	-	4 janvier 1993 (Ad)	4 avril 1993
UKRAINE	27 août 1986	22 septembre 1987(Ac)	27 avril 1989
YUGOSLAVIE	-	31 janvier 1990 (Ad)	1 ^{er} mai 1990

VERTALING

Bijlage I

Spoorlijnen die zeer belangrijk zijn vanuit internationaal oogpunt

Nummering van de lijnen die zeer belangrijk zijn vanuit internationaal oogpunt

1. De hoofdlijnen, die richtlijnen en tussenlijnen omvatten, zogenaamd van categorie A, worden met twee cijfers genummerd; de bijkomende lijnen, zogenaamd van categorie B, worden met drie cijfers genummerd.

2. De richtlijnen van Noord naar Zuid worden onpaar genummerd met twee cijfers. De nummering eindigt op het cijfer 5 en neemt toe van West naar Oost. De richtlijnen van West naar Oost worden paar genummerd met twee cijfers. De nummering eindigt op een 0 en neemt toe van Noord naar Zuid. De tussenlijnen krijgen respectievelijk onpare en pare nummers met twee cijfers begrepen tussen de nummers van de richtlijnen waartussen zij gelegen zijn.

3. De lijnen van categorie B worden met drie cijfers genummerd, waarvan het eerste, datgene is van de richtlijn die zich het dichtst bij ten Noorden van de beschouwde B-lijn bevindt en het tweede, dat van de richtlijn die zich het dichtst bij ten Westen van de beschouwde B-lijnen bevindt. Het derde cijfer is een rangnummer.

LIJST VAN DE SPOORWEGLIJNEN

- I. Nummering van de lijnen op Europees niveau
- Noord-Zuid
- E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
- E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
- E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos ^{Avila} ~~Aranda de Duero~~ -Madrid
- E 051 Calais-Paris
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Brussel-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris ^{Dijon} ~~Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille~~
- E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig ^{Le Creusot}
- E 25 Brussel-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 43 Frankfurt(M) ^{Heidelberg} ~~Mannheim~~ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg
- E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 451 Nürnberg-Passau-Wels
- E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 530 Nykøbing-Gedser
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Praha-Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 551 Praha-Horní Dvoriště-Sommerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Góra-Wrocław-Chalupki
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardtstahl-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most
- E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic ^{Split} ~~Sibenik~~
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd ^{Niš} ~~Kraljevo~~ -Skopje-Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athina
- E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki
- E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- West-Oost
- E 10 Oostende-Brussel-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Brussel-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Kosice-Cierna-n.T.-Cop-Lvov
- E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier ^{Karlsruhe} ~~Offenburg~~ -Mühlacker-Stuttgart
- E 46 Mainz-Frankfurt(M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Worgl- ^{Kufstein} ~~(Rosenheim-Freilassing)~~ ^{Scharzach St. Veit} -Salzburg-Linz
- Wien-Hegyshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Cop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stúrovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáú-Galati-Reni Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican

- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
 E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Nis-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 E 700 Lyon-Ambérieu
 E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
 E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
 E 72 Torino-Genova
 E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- II. Numering van de lijnen op nationaal niveau */
1. Portugal
 E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)
2. Spanje
 E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
 E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-^{Avila}-----Madrid
 E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-^{Aranda de Duero}-----Algeciras
 E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
3. Ierland
 E 03 (Larne-Belfast)-Dublin
4. Verenigd Koninkrijk
 E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Holyhead-Crewe-London-Folkstone-Dover
 E 16 London-Harwich (-Hoek van Holland)
5. Frankrijk
 E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 051 Calais-Paris
 E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-^{Dijon}-----Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
 E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
 E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)
 E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
 E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 E 50 Paris-Culoz (-Genève)
 E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 E 700 Lyon-Ambérieu
 E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)
6. Nederland
 E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
 E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
 E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht
7. België
 E 10 Oostende-Brussel-Liège (-Aachen)
 E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Brussel-Quévy (-Feignies)
 E 25 Brussel-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
 E 20 Oostende-Brussel-Liège (-Aachen)
 E 22 Zeebrugge-Brugge
8. Luxemburg
 E 25 (Sterpenich-) Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
 E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg
9. Bondsrepubliek Duitsland
 E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 E 43 Frankfurt(M)-^{Heidelberg}-----Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
 E 45 (Rødby-) ^{Mannheim}-----Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Worgl)
 E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
 E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
 E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
 E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
 E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra (-Gerstungen)
 E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
 E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
 E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart}-----
 E 46 Mainz-Frankfurt(M)
 E 46 Mainz-Frankfurt(M)
10. Zwitserland
 E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
 E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
 E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)

- E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
11. Italië
- E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
- E 72 Torino-Genova
- E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
12. Noorwegen
- E 45 Oslo-(Kornsjø)
13. Zweden
- E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
14. Denemarken
- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
- E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
15. Oostenrijk
- E 43 (Freilassing-) Salzburg
- E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
- E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- E 551 (Horní Dvůr-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
- E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-^{Kufstein (-Rosenheim-Kreilassing)-} Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom)
Scharzach St. Veit
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
16. Duitse Democratische Republiek
- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
- E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig
17. Polen
- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)
18. Tsjechoslowakije
- E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-)Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno- (-Komárom)
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardsthal)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna N. Tis. (-Cop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)
19. Hongarije
- E 61 (Komárno-) Komárom-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Budapest-Miskolo-Nyiregyháza-Zahony (-Cop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lököshaza (-Curtici)
20. Joegoslavië
- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-^{Split}
Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljvo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-^{Nis}
Kraljevo-Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- E 66 Beograd-Vrsac (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niss-Dimitrovgrad (-Dragoman)

21. Griekenland
 E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 E 853 Larissa-Volos
 E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
22. Roemenië
 E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
 E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
 E 562 Bucuresti-Constanta
 E 66 (Vrsac-) Stamora Moravita-Timisoara
23. Bulgarije
 E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
 E 951 Sindel-Karnobat
 E 660 Ruse-Kaspican
 E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
 E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
 E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)
24. Finland
 E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
25. Unie van de Socialistische Sowjetrepublieken
 E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
 E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
 E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva
 E 560 (Galati-) Reni-Benderi
26. Turkije
 E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
 E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

Bijlage II

Technische kenmerken van de grote internationale spoorlijnen

Inleidende opmerkingen

De parameters zijn samengevat in tabel 1.

De waarden aangegeven in kolom A van tabel 1 dienen te worden beschouwd als belangrijke doeleinden, die dienen te worden bereikt in overeenstemming met de nationale plannen voor de ontwikkeling van de spoorwegen. Elke afwijking van deze waarden dient als uitzondering te worden beschouwd.

Er zijn twee grote categorieën van lijnen :

- a) de bestaande lijnen die desgevallend kunnen verbeterd worden; het is vaak moeilijk en soms onmogelijk om inzonderheid hun geometrische kenmerken te wijzigen; voor deze lijnen dienen de vereisten te worden versoepeld;
- b) de nieuw aan te leggen lijnen; binnen bepaalde economische perken mag men vrijelijk hun kenmerken, inzonderheid de geometrische, kiezen; het is nodig geweest twee subcategorieën te onderscheiden :
- i) de lijnen die enkel voor het vervoer van reizigers bestemd zijn (met uitsluiting van het vervoer van goederen);
- ii) de lijnen voor gemengd vervoer die bestemd zijn voor het vervoer van reizigers en van goederen.

De aangenomen parameters zijn geenszins een rem op de technische vooruitgang. Het zijn minimumeisen. Zo zij het nuttig acht, kan een spoorwegmaatschappij vooruitstrevender parameters in acht nemen.

Naar analogie zijn de specificaties van tabel 1 ook van toepassing, waar passend, op de veerbootdiensten die in het spoorwegnet geïntegreerd zijn.

TABEL 1

Parameters voor de infrastructuur van de grote internationale spoorlijnen

	A Bestaande lijnen die aan de infrastructuurvoorwaarden beantwoorden en te verbeteren of opnieuw aan te leggen lijnen	B	
		B1 Uitsluitend bestemd voor het vervoer van reizigers	B2 Bestemd voor het vervoer van reizigers en van goederen
1. Aantal sporen	—	2	2
2. Laadprofiel van de voertuigen	UIC (I)/B	UIC C1	UIC C1
3. Minimum hartafstand tussen de sporen	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Nominale minimumsnelheid	160 km/h	300 km/h	250 km/h

	A Bestaande lijnen die aan de infrastructuurvoorwaarden beantwoorden en te verbeteren of opnieuw aan te leggen lijnen	B	
		B1 Uitsluitend bestemd voor het vervoer van reizigers	B2 Bestemd voor het vervoer van reizigers en van goederen
5. Toegelaten massa per as :			
Lokomotief (<= 200 km/h)	22,5 t	S	22,5 t
Motorrijtuigen en motorstellen (<= 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Rijtuigen	16 t		16 t
Wagens : <= 100 km/h	20 t	—	22,5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Toegelaten massa per lopende meter	8 t	—	8 t
7. Type-trein voor de berekening van de bruggen	UIC 71	—	UIC 71
8. Maximumhelling	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Minimumlengte van de perrons van de grote stations	400 m	400 m	400 m
10. Minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen	750 m	—	750 m
11. Overwegen	geen	geen	geen

(1) UIC = Internationale spoorwegunie.

1. Aantal sporen

De grote internationale spoorlijnen moeten een grote capaciteit bieden en een grote nauwkeurigheid in de beweging toelaten.

Normaal gezien kan alleen met lijnen met ten minste twee sporen aan deze beginselen beantwoord worden.

2. Laadprofiel van de voertuigen

Het betreft hier het minimumlaadprofiel op de grote internationale lijnen.

Op de nieuwe lijnen leidt de keuze van een omvangrijk laadprofiel over het algemeen slechts tot een geringe marginale investeringskost zodat het laadprofiel C1 van de UIC kan aangenomen worden.

Dit laadprofiel C1 laat onder meer toe :

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

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

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

— het vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed, op gewone platte wagens.

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

Het laadprofiel B van de UIC wordt dan ook voor deze lijnen in aanmerking genomen. Dit laat onder meer toe :

— het vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog op platte wagens voor het vervoer van containers met een laadvlak dat 1,18 m boven spoorstaafniveau ligt;

— het vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed en 2,60 m hoog op gewone platte wagens (laadvlak op een hoogte van 1,246 m);

— het vervoer van opleggers met « Taschenwagens ».

De meeste bestaande grote internationale spoorlijnen hebben ten minste het laadprofiel B van UIC. Op de andere vereist de overgang naar dit laadprofiel doorgaans geen grote investeringen.

3. Minimum hartafstand tussen de sporen

Het betreft de minimum hartafstand op de grote dubbelsporige lijnen buiten de stations.

De verhoging van de hartafstand biedt de volgende voordelen :

— vermindering van de aërodynamische druk bij het kruisen van twee treinen; dit voordeel wordt groter naargelang de snelheid hoger wordt;

— verlichting van de opgelegde eisen bij het vervoer van uitzonderlijke lasten die buiten het laadprofiel vallen;

— mogelijkheid tot het gebruik van vermogende mechanische uitrustingen voor het onderhouden en vernieuwen van de sporen.

Op de bestaande dubbelsporige lijnen, buiten de stations, bedraagt de hartafstand 3,50 tot 4 m. Men moet de inspanning leveren bij de integrale vernieuwing van de sporen om een minimum van 4 m te bereiken.

Op de nieuwe lijnen leidt de keuze van een grote hartafstand doorgaans slechts tot een beperkte marginale investering, althans buiten de tunnels en tot 4,20 m. De minimum hartafstand van 4,20 m wordt dan ook aangenomen. Hij bestaat voor hoge snelheden tot 300 km/h (geval van de nieuwe hogesnelheidslijn Paris-Sud-Est tussen Parijs en Lyon).

4. Nominale minimumsnelheid

De nominale minimumsnelheid is bepalend bij de keuze van de geometrische kenmerken van het tracé (straal van de bochten en zijdelingse helling), van de veiligheidsinstallaties (remafstanden) en van de remcoëfficiënten van het rollend materieel.

Op de bestaande lijnen hangt de maximale snelheid af van de straal van de bochten. De in aanmerking genomen nominale minimumsnelheid (160 km/h) is van toepassing op de rechthoekige baanvakken en in de bochten met een grote straal. In bepaalde gevallen kunnen het tracé en de signalisatie zonder te grote investeringen verbeterd worden teneinde op enkele baanvakken 160 km/h te kunnen bereiken.

Op de nieuwe lijnen kunnen veel hogere nominale snelheden worden aangenomen. De aangenomen nominale snelheden stemmen overeen met deze van de nieuwe lijnen die recentelijk werden aangelegd, die aangelegd worden of die in projectvorm zijn.

De nominale snelheid verschilt van de commerciële snelheid. De commerciële snelheid is het quotiënt van de afstand tussen de herkomst en de bestemming van een trein en de duur van de rit, inclusief de tussenstops.

5. Toegelaten massa per as

Het betreft de toegelaten massa per as die de grote internationale spoorlijnen moeten kunnen dragen.

De grote internationale lijnen moeten het verkeer van het bestaande of toekomstige modernste materieel kunnen dragen, zoals inzonderheid :

— lokomotieven met een massa van 22,5 t per as; op de lijnen die doorgaans een asdruk van 20 t toelaten, worden lokomotieven toegelaten met een iets hogere massa per as, omdat de verhouding van het aantal assen van de lokomotief tot het totale aantal assen doorgaans zeer klein is en omdat de ophanging van een lokomotief minder slijtage veroorzaakt dan die van een wagen;

— motorrijtuigen en motorstellen met een massa van 17 t per as (massa per as van de HST-stellen van de Société nationale des chemins de fer français);

— rijtuigen met een massa van 16 t per as (in het gewone rijtuigenpark heeft geen enkel voertuig of zal geen enkel voertuig ooit een aslast van meer dan 16 t hebben);

— wagens met een massa van 20 t per as die overeenstemt met die van klasse C van de UIC; op de nieuwe lijnen met gemengd verkeer werd tot 100 km/h een massa per as van 22,5 t aangenomen conform de recente beslissingen van de UIC. De beperking van de massa per as tot 20 t bij 120 km/h en tot 18 t bij 140 km/h beantwoordt aan de UIC-reglementering.

De aangegeven massa's per as gelden voor wieldoormeters van 840 mm of meer conform de UIC-reglementering.

6. Toegelaten massa per lopende meter

De toegelaten massa per lopende meter gemeten van buffer tot buffer die de grote internationale lijnen moeten toelaten bedraagt 8 t conform categorie 4 van de UIC.

7. Type-trein voor de berekening van de bruggen

Het betreft de minimale « type-trein » waarop de berekeningen van de bruggen op de grote internationale lijnen moeten gebaseerd zijn.

Op de nieuwe lijnen met gemengd verkeer wordt de type-trein UIC 71 gebruikt.

Op de nieuwe lijnen, voorbehouden voor reizigersvervoer bestaat er geen internationale norm.

8. Maximumhelling

Het betreft de maximumhelling op de grote internationale lijnen.

Op de bestaande lijnen is de helling een gegeven dat haast onmogelijk kan worden gewijzigd.

Op de nieuwe lijnen voorbehouden aan het vervoer van reizigers wordt de waarde van 35 mm/m in aanmerking genomen (norm die gebruikt wordt op de hogesnelheidslijn Paris-Sud-Est tussen Parijs en Lyon).

Op de nieuwe lijnen voor gemengd vervoer wordt de waarde van 12,50 mm/m in aanmerking genomen. Het is de hoogste waarde van al degene die thans in de nationale plannen opgenomen zijn.

De helling hangt af van de lengte van het hellend baanvak; zij is des te kleiner naarmate het hellend baanvak lang is en omgekeerd.

9. Minimumlengte van de perrons van de grote stations

De door de UIC aangenomen lengte van 400 m wordt in aanmerking genomen. Een perron van 400 m kan onder meer :

— een trein ontvangen die bestaat uit een lokomotief en 13 rijtuigen van 27,50 m of een lokomotief en 14 rijtuigen van 26,40 m;

— een trein ontvangen die samengesteld is uit twee HST-stellen van het type Paris-Sud-Est.

De verlenging van de perrons van de grote stations boven de 400 m werd om twee redenen niet in aanmerking genomen :

— de « weigeringsafstand » van de reiziger-voetganger, inzonderheid in kopstations;

— een te hoge investering, inzonderheid voor de verbouwing van de bestaande kopstations.

10. Minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen

De minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen van de grote internationale spoorlijnen is slechts voor de goederentreinen van belang.

De door de UIC aangenomen lengte van 750 m wordt in aanmerking genomen. Zij laat onder meer het verkeer en het stationeren toe van goederentreinen met een bruto gesleepte massa van 5 000 t in categorie C4 (8 brutoton per meter); bovendien heeft een trein van 1 500 gesleepte brutoton die op een uitwijkspoor van 750 m moet gerangeerd worden een massa die amper hoger is dan 2 ton per meter.

11. Overweg

De nieuwe grote internationale lijnen moeten aangelegd worden zonder enige gelijkvloerse kruising met het wegennet.

Op de bestaande grote internationale lijnen voorziet men in de systematische vervanging van de overwegen door over- of onderbruggingen, behalve in uitzonderlijke gevallen waar deze vervanging materieel onmogelijk is.

EUROPESE OVEREENKOMST INZAKE DE BELANGRIJKE INTERNATIONALE SPOORLIJNEN (AGC)
EN MET DE BIJLAGEN I EN II, GEDAAN TE GENEVE OP 31 MEI 1985

(Stand van 30 april 1999)

STATEN	ONDERTEKENING	BEKRACHTIGINGS (B), TOETREDINGS (AP), GOEDKEURINGS (AP) OF AANVAARDINGSOORKONDE (AC) OPVOLGING (SUC)	DATUM VAN INWERKINGTREDING
BELGIË	-	6 augustus 1999(Ad)	4 november 1999
BOSNIË-HERZEGOVINA	-	1 september 1993 (Suc)	30 november 1993
BULGARIJE	-	9 maart 1990 (Ad)	7 juni 1990
DUITSLAND	29 augustus 1986	23 oktober 1987 (B)	27 april 1989
FRANKRIJK	28 augustus 1986	27 januari 1989 (Ap)	27 april 1989
GRIEKENLAND	9 juli 1986	31 maart 1995 (B)	29 juni 1995
HONGARIJE	16 april 1986	26 juni 1987 (Ap)	27 april 1989
ITALIE	19 augustus 1986	29 november 1991 (B)	27 februari 1992
JOEGOSLAVIE	-	31 januari 1990 (Ad)	1 ^{er} mei 1990
KROATIE	-	20 mei 1994 (Suc)	18 juli 1994
LUXEMBURG	17 juli 1986	28 oktober 1996 (B)	26 januari 1997
MOLDOVA	-	8 juli 1996 (Ad)	6 oktober 1996
OEKRAINE	27 augustus 1986	22 september 1987 (Ac)	27 april 1989
POLEN	5 februari 1986	14 september 1988 (B)	27 april 1989
PORTUGAL	1 september 1985		
ROEMENIE	-	11 december 1996 (Ad)	11 maart 1997
RUSSISCHE FEDERATIE	27 augustus 1986	10 maart 1987 (Ac)	27 april 1989
SLOVAAKSE (Rep)	-	28 mei 1993 (Suc)	26 juli 1993
SLOVENIE	-	6 juli 1992 (Ad)	4 oktober 1992
TSJECHISCHE (Rep)	-	2 juni 1993 (Suc)	31 augustus 1993
TURKIJE	-	4 januari 1993 (Ad)	4 april 1993
VOORMALIGE JOEGOSLAVISCHE REPUBLIEK MACEDONIË	-	5 oktober 1994 (Suc)	3 januari 1995
WITRUSLAND	27 augustus 1986	1 april 1987 (Ap)	27 april 1989

Note

1a. Réserve. La République démocratique allemande ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 8 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), en date du 31 mai 1985. Pour qu'un différend touchant l'interprétation ou l'application de l'Accord puisse être soumis à l'arbitrage, il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties en litige. Les arbitres doivent être désignés d'un commun accord par les Parties en litige.

1b. Dans une lettre accompagnant son instrument, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne a déclaré que ledit Accord s'appliquerait aussi à Berlin-Ouest avec effet à compter de la date de son entrée en vigueur pour la République fédérale d'Allemagne.

2a. Réserve faite lors de la signature et confirmée lors de l'acceptation : La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 8 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer, en date du 31 mai 1985 et déclare que pour qu'un différend entre Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de l'Accord européen puisse être soumis à l'arbitrage, il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties au différend, et que seules peuvent exercer cet arbitrage des personnes désignées d'un commun accord par les Parties au différend.

3a. Réserve faite lors de la signature et confirmée lors de l'acceptation : La Fédération de Russie ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 8 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer, en date du 31 mai 1985 et déclare que pour qu'un différend entre Parties contractantes touchant à l'interprétation ou l'application de l'Accord européen puisse être soumis à l'arbitrage, il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties au différend, et que seules peuvent exercer cet arbitrage des personnes désignées d'un commun accord par les Parties au différend.

Nota

1a. Voorbehoud. De Duitse Democratische Republiek acht zich niet gebonden door het bepaalde in artikel 8 van de Europese Overeenkomst inzake de belangrijkste internationale spoorlijnen (AGC), d.d. 31 mei 1985. Opdat een geschil dat betrekking heeft op de uitlegging op toepassing van de Overeenkomst aan arbitrage kan worden onderworpen, is telkens de instemming van alle Partijen bij het geschil vereist. De scheidsmannen dienen in onderling overeenstemming door de Partijen bij het geschil te worden gekozen.

1b. In een begeleidende brief bij de akte, heeft de Regering van de Duitse Bondsrepubliek de Overeenkomst ook van toepassing verklaard op West-Berlijn, met ingang van de datum van inwerkingtreding voor de Duitse Bondsrepubliek.

2a. Voorbehoud dat werd geformuleerd bij de ondertekening en bevestigd bij de aanvaarding : de Socialistische Sovjetrepubliek Belarus acht zich niet gebonden door het bepaalde in artikel 8 van de Overeenkomst inzake de belangrijkste internationale spoorlijnen, d.d. 31 mei 1985 en verklaart dat opdat een geschil tussen Overeenkomstluidende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging op toepassing van de Overeenkomst aan arbitrage kan worden onderworpen, telkens de instemming van alle Partijen bij het geschil is vereist en dat arbitrage alleen mag worden uitgeoefend door personen die in onderlinge overeenstemming door de Partijen bij het geschil zijn gekozen.

3a. Voorbehoud dat werd geformuleerd bij de ondertekening en bevestigd bij de aanvaarding : de Russische Federatie acht zich niet gebonden door het bepaalde in artikel 8 van de Overeenkomst inzake de belangrijkste internationale spoorlijnen, d.d. 31 mei 1985 en verklaart dat opdat een geschil tussen Overeenkomstluidende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging op toepassing van de Overeenkomst aan arbitrage kan worden onderworpen, telkens de instemming van alle Partijen bij het geschil is vereist en dat arbitrage alleen mag worden uitgeoefend door personen die in onderlinge overeenstemming door de Partijen bij het geschil zijn gekozen.