

---

---

**LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS  
WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN**

---

**MINISTERE DES AFFAIRES ETRANGERES,  
DU COMMERCE EXTERIEUR  
ET DE LA COOPERATION INTERNATIONALE**

F. 99 — 3496 [C — 99/15157]

**5 MAI 1999.** — Loi portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1er février 1991 (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<sup>er</sup>.** La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

**MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN,  
BUITENLANDSE HANDEL  
EN INTERNATIONALE SAMENWERKING**

N. 99 — 3496 [C — 99/15157]

**5 MEI 1999.** — Wet houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijhorende voorzieningen (AGTC), en Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991 (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.** L'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), et les Annexes I, II, III et IV, faits à Genève le 1<sup>er</sup> février 1991, 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 1998, n° 1-1144/1. — Rapport, n° 1-1144/2. — Texte adopté en séance et transmis à la Chambre. — Texte adopté par la Commission, n° 1-1144/3.

*Annales parlementaires.* — Discussion. Séance du 11 février 1999. — Vote. Séance du 11 février 1999.

*Session 1998-1999.*

Chambre des représentants.

*Documents.* — Projet transmis par le Sénat, n° 49-1995/1. — Rapport. — Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 49-1995/2.

*Annales parlementaires.* — Discussion. Séance du 25 février 1999. — Vote. Séance du 25 février 1999.

—————  
TRADUCTION

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

Les parties contractantes,

Désireuses de faciliter, transport international des marchandises,

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

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

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

**Art. 2.** De Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen (AGTC), en de Bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Genève op 1 februari 1991, zullen volkomen gevolg hebben.

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 1998, nr. 1-1144/1. — Verslag, nr. 1-1144/2. — Tekst aangenomen in vergadering en overgezonden aan de Kamer. — Tekst aangenomen door de Commissie, nr. 1-1144/3.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking. Vergadering van 11 februari 1999. — Stemming. Vergadering van 11 februari 1999.

*Zitting 1998-1999.*

Kamer van volksvertegenwoordigers :

*Documenten.* — Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 49-1995/1. — Verslag. — Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning ter bekrachtiging voorgelegd, nr. 49-1995/2.

*Parlementaire Handelingen.* — Bespreking. Vergadering van 25 februari 1999. — Stemming. Vergadering van 25 februari 1999.

—————  
VERTALING

Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en de bijbehorende voorzieningen (AGTC)

De overeenkomstsluitende partijen,

Geleid door de wens het internationaal goederenvervoer te vergemakkelijken,

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

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

De nadruk leggend op de belangrijke rol van het gecombineerd vervoer bij het verlichten van de last die op het Europese wegennet drukt, met name in het transalpijn verkeer, en bij het verminderen van de milieuhinder,

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<sup>er</sup>. — Généralités

##### Définitions

**Article 1<sup>er</sup>.** Aux fins du présent Accord :

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

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

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

ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;

iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné [d'après les définitions données en i) et ii)];

c) L'expression « installations connexes » désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné.

##### Désignation du réseau

**Art. 2.** 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.

##### Caractéristiques techniques du réseau

**Art. 3.** 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.

##### Objectifs opérationnels

**Art. 4.** Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

##### Annexes

**Art. 5.** 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.

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

Zijn het volgende overeengekomen :

#### HOOFDSTUK I. — Algemene bepalingen

##### Begripsomschrijvingen

**Artikel 1.** Voor de toepassing van deze Overeenkomst wordt verstaan onder :

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

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

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

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

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

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

##### Aanduiding van het net

**Art. 2.** De Overeenkomstsluitende Partijen nemen de bepalingen van deze Overeenkomst aan als een gecoördineerd internationaal plan voor de oprichting en exploitatie van een net van belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen, hierna te noemen « het internationaal gecombineerd vervoernet », welk plan zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van nationale programma's. Het internationaal gecombineerd vervoernet bestaat uit de in Bijlage I bij deze Overeenkomst opgenomen spoorlijnen en de in Bijlage II bij deze Overeenkomst opgenomen terminals voor gecombineerd vervoer, grensovergangen, stations voor het wijzigen van de spoorwijdte en veerbootverbindingen of havens die belangrijk zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer.

##### Technische kenmerken van het net

**Art. 3.** De spoorlijnen van het internationaal gecombineerd vervoernet dienen de in Bijlage III bij deze Overeenkomst beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden die worden verricht overeenkomstig nationale programma's met de bepalingen van die bijlage in overeenstemming te worden gebracht.

##### Operationele doeleinden

**Art. 4.** Ten einde de dienstverlening in het internationaal gecombineerd vervoer op het internationaal gecombineerd vervoernet te vergemakkelijken, nemen de Overeenkomstsluitende Partijen passende maatregelen opdat de in Bijlage IV bij deze Overeenkomst gegeven functioneringsparameters en minimumnormen voor treinen voor gecombineerd vervoer en bijbehorende voorzieningen worden verwezenlijkt.

##### Bijlagen

**Art. 5.** De bijlagen bij deze Overeenkomst vormen een integrerend onderdeel van de Overeenkomst. Er kunnen bijkomende bijlagen over andere aspecten van het gecombineerd vervoer aan de Overeenkomst worden toegevoegd in overeenstemming met de in artikel 12 beschreven wijzigingsprocedure.

CHAPITRE II. — *Dispositions finales**Désignation du dépositaire*

**Art. 6.** Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

*Signature*

**Art. 7.** 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 1<sup>er</sup> avril 1991 au 31 mars 1992.

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

*Ratification, acceptation ou approbation*

**Art. 8.** 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.

*Adhésion*

**Art. 9.** 1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1<sup>er</sup> avril 1991.

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

*Entrée en vigueur*

**Art. 10.** 1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit États auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits États.

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

3. Pour chaque 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.

*Limites à l'application de l'accord*

**Art. 11.** 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.

*Règlement des différends*

**Art. 12.** 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.

HOOFDSTUK II. — *Slotbepalingen**Aanwijzing van de depositaris*

**Art. 6.** De Secretaris-generaal van de Verenigde Naties is de depositaris van de Overeenkomst.

*Ondertekening*

**Art. 7.** 1. Deze Overeenkomst staat van 1 april 1991 tot 31 maart 1992 op het Bureau van de Verenigde Naties te Genève open voor ondertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragrafen 8 en 11 van het mandaat van de Commissie.

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

*Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring*

**Art. 8.** 1. Deze Overeenkomst dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd in overeenstemming met artikel 7, tweede lid.

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

*Toetreding*

**Art. 9.** 1. Deze Overeenkomst staat vanaf 1 april 1991 open voor toetreding door elke Staat zoals bedoeld in artikel 7, eerste lid.

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

*Inwerkingtreding*

**Art. 10.** 1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van acht Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits een of meer lijnen van het internationaal gecombineerd vervoernet als doorlopende lijn de grondgebieden verbinden van ten minste vier van de Staten die een zodanige akte hebben neergelegd.

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

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

*Beperking van de toepassing van de overeenkomst*

**Art. 11.** 1. Niets in deze Overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor wordt belet maatregelen te nemen die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest der Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten der gegeven omstandigheden en die zij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid.

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

*Beslechting van geschillen*

**Art. 12.** 1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van deze Overeenkomst en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of andere middelen kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien één van de bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen om zulks verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan één of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de Partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van een scheidsman of scheidsmannen, kan elk van die Partijen de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties verzoeken één scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

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

*Réserves*

**Art. 13.** Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier au depositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

*Procédure d'amendement du présent accord*

**Art. 14. 1.** Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.

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

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

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

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

*Procédure d'amendement des annexes I et II*

**Art. 15. 1.** Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.

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

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

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

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

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 depositaire 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.

*Voorbehoud*

**Art. 13.** Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris mededelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 12 van deze Overeenkomst.

*Wijziging van deze overeenkomst*

**Art. 14. 1.** Deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure, behoudens het bepaalde in de artikelen 15 en 16.

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

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

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

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

*Wijziging van de bijlagen I en II*

**Art. 15. 1.** De Bijlagen I en II bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

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

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

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

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

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

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

*Procédure d'amendement des annexes III et IV*

**Art. 16.** 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 communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Sinon, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

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.

*Clause de sauvegarde*

**Art. 17.** 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.

*Dénonciation*

**Art. 18.** 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.

*Extinction*

**Art. 19.** 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.

*Notifications et communications du dépositaire*

**Art. 20.** 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.

*Textes authentiques*

**Art. 21.** L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

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

*Wijziging van de bijlagen III en IV*

**Art. 16.** 1. De Bijlagen III en IV bij deze Overeenkomst kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

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

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

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

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

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

*Vrijwaringsclausule*

**Art. 17.** De bepalingen van deze Overeenkomst kunnen niet prevaleren boven de bepalingen die sommige Staten gehouden kunnen zijn toe te passen in hun onderlinge betrekkingen in overeenstemming met andere multilaterale verdragen, zoals het Verdrag van Rome van 1957 tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap.

*Opzegging*

**Art. 18.** 1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties gerichte schriftelijke kennisgeving.

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

*Beëindiging*

**Art. 19.** Mocht, na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst, het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een termijn van twaalf opeenvolgende maanden zijn verminderd tot minder dan acht, dan houdt de Overeenkomst op van kracht te zijn twaalf maanden na de datum waarop de achtste Staat is opgehouden een Overeenkomstsluitende Partij te zijn.

*Kennisgevingen en mededelingen gedaan door de depositaris*

**Art. 20.** Naast het doen van de kennisgevingen en mededelingen zoals zij in deze Overeenkomst kunnen worden genoemd, heeft de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties als depositaris de taken die zijn omschreven in Deel VII van het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, gesloten te Wenen op 23 mei 1969.

*Authentieke teksten*

**Art. 21.** Het origineel van de Overeenkomst, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt nedergelegd bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

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

Gedaan te Genève, op één februari negentienhonderd éénnegentig.

## Annexe I

## LIGNES DE CHEMIN DE FER IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

	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) Espagne *
C-E 05	(Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo — Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye-) Irún-Burgos- <u>Avila</u> Aranda de Duero -Madrid
C-E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
C-E 90	(Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
C 90/1	Valencia-Barcelona
	3) Irlande *
C-E 03	(Larne-Belfast)-Dublin
	4) Royaume-Uni *
C-E 03	Glasgow- <u>Stanrear-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead</u> Carlisle -Crewe- .....
	London-Folkstone-Dover (-Calais)
C 03/1	London-Cardiff
C 03/2	<u>Cleveland</u> Leeds -Doncaster-London
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	<u>(Quévy-) Feignes</u> (Erquelinnes-) Jeumon -Aulnoye-Paris- <u>Dijon</u> Le Creusot - Lyon- .....
	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) <u>Belfort-Besançon-Dijon</u> .....
C 25	Thionville-Apach (-Perl)
C-E 40	Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
C 40	Paris-Le Mans- <u>Nantes</u> Rennes
C-E 42	Paris-Lérouville-Nancy-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) 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)
<hr/>	
	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-Quévy (-Feignies)
C 15	(Jeumont-) Erquennes-Charleroi
C-E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22	(Harwich-) Zeebrugge-Brugge
<hr/>	
	8) Luxembourg *
C-E 25	(Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
<hr/>	
	9) Allemagne *
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- <u>Düsseldorf</u> ..... Düsseldorf-Neuss
	Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
C-E 43	Frankfurt(M)- <u>Heidelberg</u> Mannheim -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg- München-Freilassing (-Salzburg)
C-E 45	(Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3	Travemünde-Lübeck
C-E 451	Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55)	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- <u>Pasewalk</u>
C-E 61)	Neustrelitz
	Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 10	(Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18	Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
C-E 30	Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
C-E 32	Frankfurt(M)-Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig
C-E 40	(Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
C-E 42	(Strasbourg-) Kehl-Appenweier- <u>Karlsburg-Mühlacker-Stuttgart</u> 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- <u>(Luino)</u> Chiasso (-Milano)
C-E 50	(Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zurich-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- <u>Venezia-Bologna</u> 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 (-Puttgarden)
C 45/1	<u>Göteborg-) Frederikshavn-Arhus</u> København -Fredericia (-Flensburg)
C-E 530	Nykøbing-Gedser (-Rostock)

- 15) Autriche \*
- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
- C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
- C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- C-E 551 (Horní-Dvůrské-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-  
Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
- C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentič)
- C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl- Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)  
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)
- C-E 65 Gdynia-Gdańsk-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 Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-  
-----  
Medyka (-Mostiska)
- 
- 17) République fédérative tchèque et slovaque \*
- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horní Dvůrské (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-  
Bratislava- Komarno- Komarno- (-Komárom)  
Rusovce (-Hegyeshalom)  
-----  
.....
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav  
(-Bernhardstahl)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranice na Morave-  
Ostrava  
Puchov - Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)
- C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)

	18) Hongrie (2)
C-E 61	(Bratislava-Komarom-) -Komarom-Budapest Hegyesalom .....
C-E 69	Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
C-E 71	Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budapest-Kelebia (-Subotica)
C-E 50	(Wien-) <u>Hegyesalom</u> -Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza- Sopron .....
	Záhony (-Cop)
C-E 52	(Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
C-E 56	Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
	19) Yougoslavie (2)
C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	(Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana- Divaca-Koper
C-E 71	(Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
C-E 85	(Kelebia-) Subotica-Beograd- <u>Niš</u> -Skopje-Gevgelia Kraljevo
	(-Idomeni)
C-E 70	(Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb- Beograd-Nis-Dimitrovgrad (-Dragoman)
	20) Grèce *
C-E 85	(Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Thessaloniki
	21) Roumanie *
C-E 95	(Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95	Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54	Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56	(Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
C-E 562	Bucuresti-Constanta
	22) Bulgarie *
C-E 95	(Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad .....
C 95	(Calafat-) Vidin-Sofija
C-E 680	Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70	(Dimitrovgrad-)Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720	Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas .....
C-E 855	Sofija-Kulata (-Promachon)
	23) Finlande *
C-E 10	Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
C 10/2	(Stockholm-) Turku-Helsinki
	24) Union des Républiques socialistes soviétiques *
C-E 95	(Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
C-E 10	(Vainikkala-) Lushaika-Leningrad-Moskva
C-E 20	(Terespol-) Brest-Moskva
C-E 30	(Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
C-E 40	(Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
C-E 50	(Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva

	25) Turquie *
C-E 70	(Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
C-E 702	<u>Ankara</u> Bandirma-Anmara -Anmara-Kapiköy-[Razi-(Iran)]
C-E 702	Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy [Razi(Iran)]
C-E 704	<u>Ankara</u> Mersin-Adana-Iskenderun -Nusaybin-[Kamishli(Syria)- Tel Kotchet(Iraq)]

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes.

"C-E" indique les lignes de chemins 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 nom 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> Aranda de Duero)
-----	= Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement)
.....	= Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement)

## 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  
Ceské Budejovice  
Cheb  
Cierna n. Tisou  
Decin  
Jihlava  
Kolin  
Kosice  
Lovosice  
Ostrava  
Plzen  
Praha Zizkov  
Prerov  
Zilina

## DANEMARK

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

Karlsruhe HBF  
Kiel HGBF  
Köln Eifeltor  
Leipzig  
Lübeck HBF  
Ludwigsburg  
Mainz Gustavsburg  
Mannheim RBF  
München HBF  
Neuss  
Neu Ulm  
Nürnberg HGBF  
Offenburg  
Regensburg  
Rheine  
Rostock  
Saarbrücken HGBF  
Schweinfurt HBF  
Wuppertal-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

## 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

## 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 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 combiné (1)

Vilar Formoso (CP) — Fuentes de Onoro (RENFE)  
Marvao (CP) — Valencia de Alcantara (RENFE)  
Irún (RENFE) — Hendaye (SNCF)  
Port Bou (RENFE) — Cerbère (SNCF)  
Dublin (CIE) — Holyhead (BR)  
Dundalk (CIE) — Newry (NIR)  
Dover (BR) — Calais (SNCF)  
— Dunkerque (SNCF)  
— Oostende (SNCB)  
Harwich (BR) — Zeebrugge (SNCB)  
Menton (SNCF) — Ventimiglia (FS)  
Modane (SNCF) — Bardonecchia (FS)  
Brig (SBB-CFF) — Domodossola (FS)  
Bâle (SNCF) — Basel (SBB-CFF)  
Strasbourg (SNCF) — Kehl (DB)  
Forbach (SNCF) — Saarbrücken (DB)  
Apach (SNCF) — Perl (DB)  
Thionville (SNCF) — Bettembourg (CFL)  
Feignies (SNCF) — Quévy (SNCB)  
Jeumont (SNCF) — 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) — Sentilj (JZ)  
 Ebenfurth (OBB) — Sopron (GYSEV/MAV)  
 Nickelsdorf (OBB) — Hegyeshalom (MAV)  
 Bernhardsthal (OBB) — Breclav (CSD)  
 Summerau (OBB) — Horni Dvoriste (CSD)  
 Frankfurt/O. (DR) — Kunowice (PKP)  
 Görlitz (DR) — Zgorzelec (PKP)  
 Bad Schandau (DR) — Decin (CSD)  
 Terespol (PKP) — Brest (SZD)  
 Medyka (PKP) — Mostiska (SZD)  
 Zebrzydovice (PKP) — Petrovice (CSD)  
 Zawidow (PKP) — Frydlant (CSD)  
 Medzylesie (PKP) — Lichkov (CSD)  
 Cierna (CSD) — Cop (SZD)  
 Komarno (CSD) — Komarom (MAV)  
 Sturovo (CSD) — Szob (MAV)  
 Rajka (MAV) — Rosovce (CSD)  
 Murakeresztur (MAV) — Kotoriba (JZ)  
 Gyékényes (MAV) — Botovo (JZ)  
 Keleba (MAV) — Subotica (JZ)  
 Záhony (MAV) — Cop (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)

(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.

## 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)
Terespol	— Brest	(Pologne — URSS)
Przemysl	— Mostiska	(Pologne — URSS)
Cierna	— Cop	(République fédérative tchèque et slovaque — URSS)
Záhony	— Cop	(Hongrie — URSS)
Iasi	— Ungeny	(Roumanie — URSS)

\* 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.

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

## D. Liaisons/Ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné;

Holyhead	- Dublin	(Royaume-Uni - Irlande)
Calais	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Oostende	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Dunkerque	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Stanrear	- Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Harwich	(Belgique - Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Puttgarden	- Rodby	(Allemagne - Danemark)
København	- Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-Travemünde	- Hanko	(Allemagne - Finlande)
Gedser	- Rostock (Warnemünde)	(Danemark - Allemagne)
Göteborg	- Frederikshavn	(Suède - Danemark)
Malmö	- Travemünde	(Suède - Allemagne)
Trelleborg	- Sassnitz	(Suède - Allemagne)
Ystad	- Swinoujscie	(Suède - Pologne)
Helsinki	- Gdynia	(Finlande - Pologne)
Helsinki	- Stockholm	(Finlande - Suède)
Turku	- Stockholm	(Finlande - Suède)
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 ferryboat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

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

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Lignes nouvelles
	Actuellement	Objectif	
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 $\leq$ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
$\leq$ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Déclivité maximale (1)	(non spécifié)		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 en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit C1 de l'UIC.

Le gabarit C1 permet notamment :

- le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;
- le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;
- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

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

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

- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);
- le transport de semi-remorques par des wagons-poches;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.

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

#### 4. Vitesse minimale de définition

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

#### 5. Masse autorisée par essieu

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

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

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

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

#### 6. Longueur utile minimale des voies d'évitement

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

## 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) à une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;
- b) à l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;
- c) aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);
- d) aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);
- e) aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.

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

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

## B. Paramètres de performances des trains

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

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

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

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

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

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

## C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

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

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

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

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

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

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

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

- à être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
- en ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

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

## E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

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

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

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

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

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

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

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

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

## a) Postes d'échange de groupes de wagons

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupe de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

## b) Points de franchissement des frontières

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

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

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

## c) Points de changement d'écartement

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

## d) Liaisons par navires transbordeurs/ports

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

- application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;
- coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.

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

- navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés;
- chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant);
- 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.

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE  
ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC) ET AUX ANNEXES I, II, III ET IV,  
FAITS A GENEVE LE 1er FEVRIER 1991  
(Etat au 31 décembre 1997)

PAYS	SIGNATURE	RATIFICATION® ACCEPTATION (Ac) APPROBATION (Ap) ADHESION (Ad) SUCCESSION	DATE D'ENTREE EN VIGUEUR
ALLEMAGNE	16 avril 1991	30 juillet 1992®	20 octobre 1993
AUTRICHE	30 octobre 1991	22 juillet 1993®	20 octobre 1993
BELARUS	-	5 mars 1997 (Ad)	3 juin 1997
BULGARIE	30 octobre 1991	10 août 1994®	8 novembre 1994
BELGIQUE	30 octobre 1991	6 août 1994	4 novembre 1999
CROATIE	-	24 juillet 1995 (Ad)	22 octobre 1995
DANEMARK	30 octobre 1991	9 janvier 1992 (Ac)	20 octobre 1993
FEDERATION DE RUSSIE	-	29 juin 1994 (Ad)	27 septembre 1994
FINLANDE	30 octobre 1991	-®	-
FRANCE	16 avril 1991	28 mai 1992 (Ap)	20 octobre 1993
GRECE	30 octobre 1991	26 avril 1995®	25 juillet 1995
HONGRIE	30 octobre 1991	4 février 1994 (Ac)	5 mai 1994
ITALIE	30 octobre 1991	12 janvier 1996®	12 avril 1996

PAYS	SIGNATURE	RATIFICATION® ACCEPTATION (Ac) APPROBATION (Ap) ADHESION (Ad) SUCCESSION	DATE D'ENTREE EN VIGUEUR
LUXEMBOURG	30 octobre 1991	13 juillet 1994®	11 octobre 1994
NORVEGE	30 mars 1992	30 avril 1992 (Ac)	20 octobre 1993
PAYS-BAS	30 octobre 1991	13 mai 1992 (Ac)	20 octobre 1993
POLOGNE	27 mars 1992	-	-
PORTUGAL	-	5 janvier 1996 (Ad)	4 avril 1996
ROUMANIE	30 octobre 1991	21 mai 1993®	20 octobre 1993
SLOVAQUE (Rép)	28 mai 1993	16 août 1994 (Ap)	14 novembre 1994
SLOVENIE	-	1 <sup>er</sup> novembre 1994 (Ad)	30 janvier 1995
SUISSE	31 octobre 1991	11 février 1993®	20 octobre 1993
TCHEQUE (Rép)	2 juin 1993	22 août 1994 (Ap)	20 novembre 1994
TURQUIE	13 janvier 1992	4 septembre 1996®	3 décembre 1996

## Bijlage I

## SPOORLIJNEN DIE VAN BELANG ZIJN VOOR INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

	1) Portugal *
C-E 05	(Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- <u>Coimbra-Lisboa</u>
C-E 90	Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara) Porto
	2) Spanje *
C-E 05	(Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo — Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye-) Irún-Burgos- <u>Avila</u> -Madrid
C-E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras Aranda de Duero
C-E 90	(Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)
C 90/1	Valencia-Barcelona
	3) Ierland *
C-E 03	(Larne-Belfast)-Dublin
	4) Verenigd Koninkrijk *
C-E 03	Glasgow- <u>Stanrear-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead</u> -Crewe- Carlisle .....
	London-Folkstone-Dover (-Calais)
C 03/1	London-Cardiff
C 03/2	<u>Cleveland</u> Leeds -Doncaster-London
C-E 16	London-Harwich(-Zeebrugge) .....

	5) Frankrijk *
C-E 05)	Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
C-E 07)	
C 07	Paris-Toulouse
C-E 15	<u>(Quévy-) Feignies</u> (Erquelinnes-) Jeumont -Aulnoye-Paris- <u>Dijon</u> Le Creusot -Lyon-
	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) <u>Belfort-Besançon-Dijon</u> -----
C 25	Thionville-Apach (-Perl)
C-E 40	Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
C 40	Paris-Le Mans- <u>Nantes</u> <u>Rennes</u>
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
<hr/>	
	6) Nederland *
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)
<hr/>	
	7) België *
C-E 10)	(Dover-) Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
C-E 20)	
C 20	(Tourcoing-) Mouscron-Liège-Montzen (-Aachen)
C-E 15	(Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
C 15	(Jeumont-) Erquelinnes-Charleroi
C-E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22	(Harwich-) Zeebrugge-Brugge
<hr/>	
	8) Luxemburg *
C-E 25	(Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)eb
	9) Duitsland *
C 16	(Venlo-) Moenchengladbach-Köln
C 25	(Apach-) Perl-Trier-Koblenz
C-E 35	(Arnhem-) Emmerich-Duisburg- <u>Düsseldorf</u> <u>Düsseldorf-Neuss</u> -----
	-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
C-E 43	Frankfurt(M)- <u>Heidelberg</u> <u>Mannheim</u> -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg- München-Freilassing (-Salzburg)



C-E 45	(Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden- Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
C 45/1	(Fredericia-) Flensburg-Hamburg
C 45/2	Bremerhaven-Bremen-Hannover
C 45/3	Travemünde-Lübeck
C-E 451	Nürnberg-Passau (-Wels)
C-E 51	(Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
C-E 55) C-E 61)	(Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- <u>Pasewalk</u> <u>Neustrelitz</u> -  Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Decin)
C-E 10	(Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück- Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
C 10/1	(Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
C-E 18	Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
C-E 20	(Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt- Berlin/Seddin-Frankfurt(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- <u>Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart</u> <u>Offenburg</u>
C-E 46	Mainz-Frankfurt (M)

---

10) Zwitterland \*

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- <u>Luino</u> <u>Chiasso (-Milano)</u>
C-E 50	(Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zurich-Buchs (-Innsbruck) -----

	11) Italië *
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- <u>Venezia-Bologna</u> 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) Noorwegen *
C-E 45	Oslo-(Kornsjø)
C 61	Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

	13) Zweden *
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) Denemarken *
C-E 45	(Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
C 45/1	<u>Göteborg-) Frederikshavn-Arhus</u> København -Fredericia (-Flensburg)
C-E 530	Nykøbing-Gedser (-Rostock)

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

	16) Polen *
C-E 59	Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wroclaw-Opole- ----- Chalupki
C 59	Wroclaw-Miedzylesie (-Lichkov)
C-E 65	Gdynia-Gdansk-Tczew- <u>Warszawa</u> -Katowice-Zebrzydowice ----- <u>Bydgoszcz</u> ----- .....
	(-Petrovice U. Karvine)
C 65	Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
C-E 20	(Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- <u>Warszawa</u> -Lukow- ----- <u>Skierniewice</u> -----
	Terespol (-Brest)
C-E 30	(Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl- ----- Medyka (-Mostiska)
<hr/>	
	17) Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek *
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- ----- <u>Komarno- (Komarom)</u> ----- ----- <u>Rusovce (-Hegyeshalom)</u> -----
C-E 63	Zilina-Bratislava
C-E 65	(Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)
C 65	(Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
C-E 40	(Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave- <u>Ostrava</u> <u>Puchov</u> - Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)
C-E 52	Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)
<hr/>	
	18) Hongarije *
C-E 61	( <u>Bratislava-Komarno-</u> ) <u>Hegyeshalom</u> ----- -Komarom-Budapest
C-E 69	Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
C-E 71	Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
C-E 85	Budapest-Kelebia (-Subotica)
C-E 50	(Wien-) <u>Hegyeshalom</u> <u>Sopron</u> ----- -Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza- Záhony (-Cop)
C-E 52	(Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen- Nyiregyháza
C-E 56	Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
<hr/>	
	19) Joegoslavië *
C-E 65	(Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
C-E 67	(Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
C-E 69	(Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana- Divaca-Koper
C-E 71	(Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
C-E 85	(Kelebia-) Subotica- <u>Niš</u> <u>Kraljevo</u> ----- -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
C-E 70	(Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb- Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

	20) Griekenland *
C-E 85	(Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
C-E 855	(Kulata-) Promachon-Thessaloniki
	21) Roemenië *
C-E 95	(Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95	Craiova-Calafat (-Vidin)
C-E 54	Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
C-E 56	(Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
C-E 562	Bucuresti-Constanta
	22) Bulgarijê *
C-E 95	(Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitz-Dimitrovgrad -----
C 95	(Calafat-) Vidin-Sofija
C-E 680	Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitz-Kaspican-Sindel-Varna
C-E 70	(Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
C-E 720	Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas -----
C-E 855	Sofija-Kulata (-Promachon)
	23) Finland *
C-E 10	Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
C 10/2	(Stockholm-) Turku-Helsinki
	24) Unie van Socialistische Sowjetrepublieken *
C-E 95	(Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
C-E 10	(Vainikkala-) Lushaika-Leningrad-Moskva
C-E 20	(Terespol-) Brest-Moskva
C-E 30	(Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
C-E 40	(Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
C-E 50	(Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva
	25) Turkije *
C-E 70	(Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
C-E 702	<u>Ankara</u> Bandirma-Anmara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
C-E 702	Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy [Razi(Iran)]
C-E 704	<u>Ankara</u> Merson-Adana-Iskenderun -Nusaybin-[Kamishli(Syria)- Tel Kotchet(Iraq)]

Algemene voetnote en verklaring van spoorlijnummers.

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

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

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

\* Gehanteerde symbolen.

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

----- = Alternatieve routes Avila  
Aranda de Duero)

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

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

## Bijlage II

## BELANGRIJKE INSTALLATIES VOOR HET INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER

## A. Belangrijke terminals voor het internationaal gecombineerd vervoer

## OOSTENRIJK

Graz-Messendorf  
Linz  
Salzburg  
Villach-Fürnitz  
Wels  
Wien

## BELGIË

Antwerpen  
Bressoux (Luik)  
Brussel  
Châtelet  
Lauwe LAR  
Zeebrugge

## BULGARIJE

Burgas  
Dimitrovgrad Sever  
Gorna Oriahovitza  
Filipovo  
Ruse  
Sofija  
Stara Zagora  
Varna

## TSJECHISCHE EN SLOWAAKSE FEDERATIEVE REPUBLIEK

Bratislava  
Brno  
Ceské Budejovice  
Cheb  
Cierna n. Tisou  
Decin  
Jihlava  
Kolín  
Kosice  
Lovosice  
Ostrava  
Plzen  
Praha Zizkov  
Prerov  
Zilina

## DENEMARKEN

Arhus  
Glostrup  
Kobenhavn  
Padborg

## FINLAND

Helsinki-Pasila

## FRANKRIJK

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

## DUITSLAND

Augsburg-Oberhausen  
Basel Bad GBF  
Berlin  
Bielefeld Ost  
Bochum-Langendreer  
Bremen-Grolland Roland  
Bremerhaven-Nordhafen  
Dresden  
Dusseldorf-Bilk  
Duisburg-Ruhrort Hafen  
Frankfurt (Main) est  
Freiburg (Breisgau) GBF  
Hagen HBF  
Hamburg-Wilhelmsburg  
Hamburg-Rothenburgsort  
Hamburg-Sud  
Hamburg-Waltershof  
Hannover-Linden  
Ingoldstadt Nord  
Karlsruhe HBF  
Kiel HGBF  
Köln Eifeltor  
Leipzig  
Lübeck HBF  
Ludwigsburg  
Mainz Gustavsburg  
Mannheim RBF  
München HBF  
Neuss  
Neu Ulm  
Nürnberg HGBF  
Offenburg  
Regensburg  
Rheine  
Rostock  
Saarbrücken HGBF  
Schweinfurt HBF  
Wuppertal-Langefeld

## GRIEKENLAND

Aghii Anargyri (Athinai)  
Thessaloniki

## HONGARIJE

Budapest  
Sopron  
Záhony  
Szeged  
Debrecen

## IERLAND

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.

## LUXEMBURG

Bettembourg

## NEDERLAND

Rotterdam-Haven

Rotterdam-Noord

Venlo

Ede

## NOORWEGEN

Oslo-Alnabru

## POLEN

Gdansk

Gdynia

Krakow

Lodz

Malaszewicze

Poznan

Sosnowiec

Szczecin

Swinoujscie

Warszawa

Wroclaw

## PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)

Espinho

Leixoes

Lisboa-Beirolas

## ROEMENIE

Bucuresti

Constanta

Craiova

Oradea

## SPANJE

Algeciras

Barcelona

Irún

Madrid

Port-Bou

Tarragona

Valencia(-Silla)

## ZWEDEN

Göteborg

Helsingborg

Malmö

Stockholm-Arsta

## ZWITSERLAND

Aarau-Birrfeld

Basel SBB

Berne

Chiasso

Genève

Lugano-Vedeggio

Luzern

Renens

Zürich

## TURKIJE

Bandirma

Derince

Iskenderun

Istanbul

Mersin

Samsun

## UNIE VAN SOCIALISTISCHE SOWJETREPUBLICEN

Brest

Cop

Kiev

Moskva-Lvov

## VERENIGD KONINKRIJK

Belfast

Birmingham

Bristol

Cardiff

Cleveland

Coatbridge (Glasgow)

Glasgow

Harwich

Holyhead

Ipswich

Leeds

Liverpool-Garston

London-Stratford

London-Willesden

Manchester-Trafford Park

Southampton

Tilbury

## JOEGOSLAVIE

Beograd

Koper

Ljubljana

Rijeka

Zagreb

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

Vilar Formoso (CP) — Fuentes de Onoro (RENFE)

Marvao (CP) — Valencia de Alcantara (RENFE)

Irún (RENFE) — Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE) — Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE) — Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) — Newry (NIR)

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

Harwich (BR) — Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF) — Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF) — Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF) — Domodossola (FS)

Bâle (SNCF) — Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF) — Kehl (DB)

Forbach (SNCF) — Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF) — Perl (DB)

Thionville (SNCF) — Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF) — Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF) — Erquennes (SNCB)

Tourcoing (SNCF) — Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS) — Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB) — Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB) — Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)



Flensburg (DB) — Padborg (DSB)  
 Puttgarden (DB) — Rødby (DSB)  
 Schirnding (DB) — Cheb (CSD)  
 Passau (DB/OBB)  
 Salzburg (DB/OBB)  
 Kufstein (DB/OBB)  
 Buchs (SBB-CFF/OBB)  
 Luino (SBB-CFF/FS)  
 Chiasso (SBB-CFF/FS)  
 Brennero (FS/OBB)  
 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) — Sentilj (JZ)  
 Ebenfurth (OBB) — Sopron (GYSEV/MAV)  
 Nickelsdorf (OBB) — Hegyeshalom (MAV)  
 Bernhardsthal (OBB) — Breclav (CSD)  
 Summerau (OBB) — Horni Dvoriste (CSD)  
 Frankfurt/O. (DR) — Kunowice (PKP)  
 Görlitz (DR) — Zgorzelec (PKP)  
 Bad Schandau (DR) — Decin (CSD)  
 Terespol (PKP) — Brest (SZD)  
 Medyka (PKP) — Mostiska (SZD)  
 Zebrzydovice (PKP) — Petrovice (CSD)  
 Zawidow (PKP) — Frydlant (CSD)  
 Medzylesie (PKP) — Lichkov (CSD)  
 Cierna (CSD) — Cop (SZD)  
 Komarno (CSD) — Komarom (MAV)  
 Sturovo (CSD) — Szob (MAV)  
 Rajka (MAV) — Rosovce (CSD)  
 Murakeresztur (MAV) — Kotoriba (JZ)  
 Gyékényes (MAV) — Botovo (JZ)  
 Keleba (MAV) — Subotica (JZ)  
 Záhony (MAV) — Cop (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)

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

C. Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte die van belang zijn voor het internationaal gecombineerd vervoer \*

Irún	— Hendaye	(Spanje — Frankrijk)
Port Bou	— Cerbère	(Spanje — Frankrijk)
Hanko		(Finland)
Terespol	— Brest	(Polen — USSR)
Przemysl	— Mostiska	(Polen — USSR)
Cierna	— Cop	(Tsjechische en Slowaakse Federatieve Republiek — USSR)
Záhony	— Cop	(Hongarije — USSR)
Iasi	— Ungeny	(Roemenië — USSR)

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

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

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

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

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

Bijlage III

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

Inleidende opmerkingen

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

De lijnen zijn verdeeld in twee hoofdcategorieën :

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

b) nieuw aan te leggen lijnen.

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

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

	A		B
	Bestaande lijnen die voldoen aan de infra-structurele vereisten en lijnen die dienen te worden verbeterd of wederaangelegd		Nieuwe lijnen
	Momenteel	Streefwaarden	
1. Aantal sporen	(niet gespecificeerd)		2
2. Laadprofiel van voertuigen		UIC B (2)	UIC C1 (2)
3. Minimum hartafstand tussen de sporen (1)		4,0 m	4,2 m
4. Nominale minimumsnelheid	100 km/h (3)	120 km/h (3)	120 km/h (3)
5. Toegelaten massa per as :			
Wagens ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Maximumhelling (1)	(niet gespecificeerd)		12,5 mm/m
7. Minimale bruikbare lengte opstelspoor	600 m	750 m	750 m

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

(2) UIC = Internationale Spoorwegunie.

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

Verklaring van de parameters in bovenstaande tabel

1. Aantal sporen

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

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

2. Laadprofiel van voertuigen

Dit is het minimumlaadprofiel voor lijnen voor internationaal gecombineerd vervoer.

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

De norm C1 biedt bij voorbeeld de volgende mogelijkheden :

- vervoer van wegvoertuigen voor goederenvervoer en vrachtwagencombinaties (vrachtwagen met aanhangwagen, geleed voertuig, trekker en oplegger) overeenkomstig het Europese laadprofiel in het wegvervoer (hoogte 4 m, breedte 2,50 m) op speciale wagens met een laadhoogte van 60 cm boven spoorstaafniveau;
- vervoer van gewone opleggers voor wegvervoer, 2,50 m breed en 4 m hoog, op « Taschenwagen » met normale draaistellen;
- vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog op gewone platte wagens;
- vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed, op gewone platte wagens;
- vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,60 m breed en 2,90 m hoog, op geschikte wagens.

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

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

- vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog, op platte containerwagens met een laadvloer die 1,18 m boven spoorstaafniveau ligt;
- vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed en 2,60 m hoog, op gewone platte wagens (laadvloer op een hoogte van 1,246 m);
- vervoer van opleggers op « Taschenwagen »;
- vervoer van containers/wissellaadbakken, 2,60 m breed en 2,90 m hoog, op speciale diepladers;

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

4. Nominale minimumsnelheid

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

## 5. Toegestane massa per as

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

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

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

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

## 6. Minimale bruikbare lengte opstelspoor.

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

## Bijlage IV

DOELTREFFENDHEIDSPARAMETERS VOOR TREINEN EN MINIMUMNORMEN  
VOOR DE INFRASTRUCTUUR

## A. Vereisten voor doelmatige diensten voor het internationaal gecombineerd vervoer

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

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

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

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

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

2. Aan deze vereisten zou moeten worden voldaan door :

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

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

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

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

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

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

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

## B. Doeltreffendheidsparameters van treinen.

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

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

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

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

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

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

C. Minimumnormen voor de spoorlijnen

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

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

D. Minimumnormen voor terminals.

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

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

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

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

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

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

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

E. Minimumnormen voor tussenliggende stations.

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

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

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

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

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

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

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

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

a) Stations voor het uitwisselen van groepen wagens.

13. Gecombineerd vervoer wordt, indien mogelijk, uitgevoerd door rechtstreekse treinen tussen het verzendende en het ontvangende station. Indien dit economisch niet leefbaar is door het kleine volume zendingen en indien het overladen van zendingen in gecombineerd vervoer daarom onvermijdelijk is, dient dit ten minste per groep wagens te gebeuren. De benodigde tijd voor de uitvoering van deze taken mag telkens niet langer zijn dan 30 minuten. Dit kan worden bereikt door een passende samenstelling van treinen (die zo lang mogelijke afstanden dienen te overbruggen, ook over grenzen heen) samen met een goede infrastructuur op stations waar groepen wagens worden gewisseld.

b) Grensovergangen.

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

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

slechts eenmaal te stoppen op gemeenschappelijke grensstations.

c) Stations voor het wijzigen van de spoorwijdte.

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

d) Veerbootverbindingen/-havens.

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

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

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

17. Veerboten die voor gecombineerd vervoer worden gebruikt, dienen aan de volgende vereisten te voldoen :
- vaartuigen met passende afmetingen en van het gepaste type zoals vereist door de gebruikte laadeenheden/goederenwagens;
  - snel laden en lossen van de veerboten en opslag van de laadeenheden/wagens in overeenstemming met de vereisten van het aansluitende vervoer per spoor (scheiding van goederenvervoer enerzijds en passagiersvervoer en/of wegvervoer anderzijds, waar passend);
  - indien de laadeenheden gedurende de overvaart op de wagens blijven, dienen veerboten gemakkelijk toegankelijk te zijn, en zouden tijdrovende rangeerwerkzaamheden overbodig moeten zijn. Laadprofiel, massa per as, enz. dienen te voldoen aan de in Bijlage III beschreven parameters voor spoorwegen;
  - indien het overladen van laadeenheden zonder wagens moet gebeuren, dient het eventueel noodzakelijke wegvervoer tussen de veerbootterminal en de spoorwegterminal te worden gekenmerkt door korte afstanden en goede wegverbindingen.

EUROPESE OVEREENKOMST INZAKE BELANGRIJKE LIJNEN VOOR HET INTERNATIONAAL GECOMBINEERD VERVOER EN BIJBEHORENDE VOORZIENINGEN (AGTC), EN BIJLAGEN I, II, III EN IV, GEDAAN TE GENEVE OP 1 FEBRUARI 1991

(Stand van 31 december 1997)

STATEN	ONDERTEKENING	BEKRACHTIGING (B) TOETREDING (T), GOEDKEURING, AANVAARDING OF OPVOLGING (A)	DATUM VAN INWERKINGTREDING
BELGIE	30 oktober 1991	6 augustus 1994	4 november 1999
BULGARIJE	30 oktober 1991	10 augustus 1994 (T)	8 november 1994
DENEMARKEN	30 oktober 1991	9 januari 1992 (A)	20 oktober 1993
DUITSLAND	16 april 1991	30 juli 1992	20 oktober 1993
FINLAND	30 oktober 1991	-	-
FRANKRIJK	16 april 1991	28 mei 1992 AA	20 oktober 1993
GRIEKENLAND	30 oktober 1991	26 april 1995	25 juli 1995
HONGARIJE	30 oktober 1991	4 februari 1994 AA	5 mei 1994
ITALIE	30 oktober 1991	12 januari 1996	12 april 1996
KROATIE	-	24 juli 1995 (T)	22 oktober 1995
LUXEMBURG	30 oktober 1991	13 juli 1994	11 oktober 1994
NEDERLAND	30 oktober 1991	13 mei 1992 (A)	20 oktober 1993
NORWEGEN	30 maart 1992	30 april 1992 (A)	20 oktober 1993
OOSTENRIJK	30 oktober 1991	22 juli 1993 (B)	20 oktober 1993
POLEN	27 maart 1992	-	-
PORTUGAL	-	5 januari 1996 (T)	4 april 1996
ROEMENIE	30 oktober 1991	21 mei 1993	20 oktober 1993
RUSSISCHE FEDERATIE	-	29 juni 1994 (T)	27 september 1994
SLOVAAKSE REP	28 mei 1993	16 augustus 1994	14 november 1994
SLOVENIE	-	1 november 1994 (T)	30 januari 1995
TSJECHISCHE REP.	2 juni 1993	22 augustus 1994 AA	20 november 1994
TURKIJE	13 januari 1992	4 september 1996	3 december 1996
WIT RUSLAND	-	5 maart 1997 (T)	3 juni 1997
ZWITSERLAND	31 oktober 1991	11 februari 1993	20 oktober 1993