



Recueil officiel des lois fédérales

N° 42 26 octobre 1993



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



Règlement des fonctionnaires (1)

Modification du 1^{er} septembre 1993

Le Conseil fédéral suisse

arrête:

I

Le règlement des fonctionnaires (1), du 10 novembre 1959¹⁾, est modifié comme il suit:

Suppression de certains termes

¹ Dans l'article premier, 2^e alinéa, les termes «de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes» sont supprimés.

² Dans les articles 3, 10, 12, 3^e alinéa, 17, 3^e alinéa, 19, 6^e alinéa, 20, 2^e alinéa, 27, 2^e alinéa, 49, 2^e alinéa, et 50, 4^e alinéa, les termes «et la Direction générale de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes» sont supprimés.

Art. 1^{er}, 1^{er} al., troisième tiret

Abrogé

Art. 2, 1^{er} et 3^e al., troisième phrase

¹ La mise au concours dans le bulletin des places vacantes de la Confédération «Die Stelle, L'emploi, Il posto» est considérée comme mise au concours public.

³ ... (troisième phrase) *Abrogée*

Art. 7 (8) Lieu de service, domicile, état civil; obligation de renseigner l'administration

¹ Est réputé lieu de service le lieu que l'autorité qui nomme assigne au fonctionnaire.

² Sous réserve du 3^e alinéa, l'autorisation d'élire domicile hors du lieu de service est considérée comme accordée pour tout le territoire suisse.

³ Lorsque le service l'exige, l'autorité qui nomme peut imposer des conditions au fonctionnaire qui veut élire domicile hors du lieu de service ou prescrire à un fonctionnaire d'élire domicile au lieu de service ou dans ses environs.

¹⁾ RS 172.221.101

⁴ Le fonctionnaire est tenu d'indiquer à l'office dont il dépend son état civil et son adresse, ainsi que tous les faits déterminants pour le calcul de sa rétribution; il doit signaler sans retard tout changement intervenu.

⁵ Le Conseil fédéral édicte des prescriptions spéciales pour le personnel instructeur.

Art. 7a (9) Déplacement, attribution d'une autre occupation

Le déplacement ou l'attribution d'une autre occupation pour des raisons de service ou d'ordre économique doit être annoncé suffisamment tôt au fonctionnaire. Le déplacement doit être notifié sous forme de décision.

Art. 8, 2^e al., première phrase

² Lorsque des circonstances particulières telles que les saisons ou les conditions météorologiques nécessitent une prolongation de la durée du travail, les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances, ainsi que la Direction générale des douanes peuvent prolonger la durée de la semaine de travail de quatre heures au plus. . . .

Art. 8a, 1^{er} et 2^e al., let. a et b

¹ L'horaire de travail des fonctionnaires des départements, du Conseil des EPF et de la Direction générale des douanes ainsi que des directions d'arrondissement des douanes est fixé dans l'ordonnance du 26 mars 1980¹⁾ réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale.

² Au demeurant, l'horaire de travail est fixé après consultation des fonctionnaires par:

- a. La Direction générale des douanes, selon les normes de la loi sur la durée du travail pour les fonctionnaires:
 1. Des bureaux de douane;
 2. Du corps des gardes-frontière, dans la mesure où le service le permet;
- b. Les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances et la Direction générale des douanes, pour les fonctionnaires dont la durée de la semaine de travail est fixée à part (art. 8, 2^e al.).

Art. 8b, 7^e al.

⁷ Les dispositions de la loi sur la durée du travail concernant l'accomplissement et la compensation des heures supplémentaires sont applicables aux fonctionnaires dont l'horaire de travail est fixé selon les normes de cette loi.

¹⁾ RS 172.221.122

Art. 9, 5^e, 6^e et 9^e al.

⁵ Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent la compensation des jours de repos, lorsque les nécessités du service empêchent de suspendre le travail les dimanches et jours fériés.

⁶ Abrogé

⁹ Le Département fédéral des finances fixe notamment:

- a. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordés aux agents occupés à temps partiel;
- b. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordé en cas d'absence du service;
- c. La fermeture de bureaux et d'entreprises la veille ou le lendemain des jours fériés et la compensation intégrale des heures de travail ainsi supprimées.

Art. 13, 4^e al., deuxième phrase

⁴ ... La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les fonctionnaires qu'elle nomme.

Art. 13a, 3^e al., deuxième phrase

³ ... Les départements, le Conseil des EPF ou la Direction générale des douanes sont compétents en la matière.

Art. 15, 5^e al., deuxième phrase

⁵ ... Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent les modalités.

Art. 19, 1^{er} al.

¹ Sont réputés bureaux, au sens de l'article 20 de la loi sur le statut, les bureaux de douane principaux et secondaires.

Art. 21, 3^e al., deuxième phrase

³ ... La Direction générale des douanes est compétente, en ce qui la concerne, à l'égard des fonctionnaires dont la nomination est de son ressort.

Art. 23, 2^e al., let. d, 3^e al., troisième phrase

² ...

- d. Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes peuvent aménager le système d'appréciation à leur gré. Ils règlent les dérogations à la lettre b. Ils peuvent déléguer cette attribution à des offices subordonnés.

³ ... Le Conseil des EPF, la Direction générale des douanes et les tribunaux fédéraux règlent cette compétence chacun dans son ressort.

Art. 32, let. a et b, ch. 3, et let. d, ch. 2

Les autorités de recours sont:

- a. Les offices des départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes pour les décisions des services qui leur sont subordonnés;
- b. ...
- 3. *Abrogé*
- d. ...
- 2. Décisions rendues en première instance ou sur recours par les départements et décisions de première instance de la Chancellerie fédérale;

Art. 37, 2^e al., let. d

Abrogée

Art. 40, 5^e al., deuxième phrase

⁵ ... Les tribunaux fédéraux règlent la compétence chacun dans son ressort.

Art. 42, 1^{er} al., première phrase

¹ Le fonctionnaire dont le lieu de service est situé dans la zone limitrophe étrangère a droit à une allocation de séjour à l'étranger. ...

Art. 44, 2^e al., deuxième phrase

Abrogée

Art. 47, 3^e al., deuxième phrase et 8^e alinéa, phrase introductive

³ ... Les offices fédéraux, la Chancellerie fédérale, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident.

⁸ Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, en accord avec le Département fédéral des finances, le droit à l'indemnité dans les cas justifiant le versement d'indemnités dérogeant à celles prévues au 2^e alinéa, notamment:

...

Art. 49, 4^e al., troisième phrase

⁴ ... Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent la compétence chacun dans son ressort.

Art. 49a, 2^e al.

² Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes délimitent le cercle des fonctionnaires ayant droit à l'indemnité et règlent les cas particuliers d'entente avec le Département fédéral des finances.

Art. 50, al. 2^{bis} et 3

^{2bis} Les fonctionnaires qui effectuent des voyages de service par les moyens de transport publics, avec leur voiture privée ou comme passagers dans un véhicule de service sans accomplir de travail n'ont en règle générale pas droit à l'indemnité. Cette disposition ne s'applique pas aux fonctionnaires dont l'horaire de travail est fixé selon les principes de la loi sur la durée du travail.

³ Aux fonctionnaires dans les entreprises industrielles, un supplément de 50 pour cent du traitement converti à l'heure est versé pour service du dimanche et de nuit au sens des 1^{er} et 2^e alinéas. Sont exceptés les fonctionnaires des services administratifs ou techniques.

Art. 52, 3^e al., deuxième phrase

Abrogée

Art. 53, 3^e al., première phrase

³ Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident, chacun en ce qui le concerne, si les conditions requises pour le versement de l'indemnité sont remplies et en fixent le montant. . . .

Art. 54, 3^e al., première phrase

³ Les primes et récompenses sont octroyées et leur montant est fixé par les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes. . . .

Art. 55, 3^e al., quatrième phrase, 6^e al., dernière phrase, et 9^e al., deuxième phrase

³ . . . Les tribunaux fédéraux statuent sur les cas qui sont de leur ressort.

⁶ . . . Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit du fonctionnaire, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé.

⁹ . . . La Direction générale des douanes règle la compétence dans son ressort.

Art. 57, 7^e al., deuxième phrase

Abrogée

Art. 58, 4^e et 7^e al., troisième phrase

⁴ La gratification est octroyée sous la forme d'un montant en espèces, d'un congé payé ou d'une combinaison des deux possibilités, après que le fonctionnaire a été entendu. Le Département fédéral des finances règle les modalités.

⁷ . . . La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les fonctionnaires qu'elle nomme.

Art. 59, 4^e al., deuxième phrase

Abrogée

Art. 61, 5^e al., première phrase

⁵ Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, chacun dans son ressort, la compétence pour l'octroi de congés. . . .

Art. 62, 2^e et 10^e al.

² L'imputation des prestations d'assurance est réglée comme il suit:

- a. Les rentes et indemnités journalières versées par l'assurance militaire, la CNA ou une autre assurance-accidents obligatoire sont imputées sur les droits prévus au 1^{er} alinéa;
- b. Les rentes et indemnités journalières versées par l'AI (y compris le supplément de réadaptation) ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au 1^{er} alinéa, elles dépassent le gain annuel dont le fonctionnaire a vraisemblablement été privé. La part d'enfant qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée. Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit du fonctionnaire, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé;
- c. Les rentes de l'AVS ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au 1^{er} alinéa, elles dépassent le gain annuel considéré. La part des rentes d'orphelin qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée;
- d. Les revenus touchés par le fonctionnaire qui a recouvré totalement ou partiellement sa capacité de travail seront imputés par analogie, conformément à l'article 13, 1^{er} alinéa, lettre c, des statuts de la CFA.

¹⁰ La Direction générale des douanes fixe les prestations de la Confédération dans les limites des 1^{er} à 7^e alinéas et règle les attributions dans son ressort.

Art. 65, troisième phrase

Abrogée

Art. 66, 1^{er} al., première phrase

¹ Lorsque, tout en restant dans l'administration générale de la Confédération, un fonctionnaire souhaite changer d'office, il n'y a pas lieu de résilier les rapports de service. . . .

Art. 73, 1^{er} al., phrase introductive, et 4^e al.

¹ Sont compétents pour représenter la Confédération dans les actions visant à obtenir des prestations pécuniaires dérivant des rapports de service, intentées par la Confédération ou contre elle:

. . .

¹ *Abrogé*

Art. 76, let. p et v

L'Office fédéral du personnel a les attributions suivantes:

- p. il entretient des relations avec les organes dirigeants des associations du personnel fédéral et dirige les pourparlers menés avec celles-ci. Réserve est faite des pourparlers que les départements, la Direction générale des douanes et le Conseil des EPF engagent dans leur ressort respectif;
- v. il assure la coordination des questions fondamentales inhérentes aux rapports de service.

Art. 78, 2^e al.

² La Direction générale des douanes édicte, d'entente avec le Département fédéral des finances, les dispositions de détail concernant l'organisation de commissions du personnel pour son administration.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1993.

1^{er} septembre 1993

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ogi

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Règlement des employés

Modification du 1^{er} septembre 1993

Le Conseil fédéral suisse
arrête:

I

Le règlement des employés, du 10 novembre 1959¹⁾, est modifié comme il suit:

Suppression de certains termes

¹ Dans les articles 12a, 1^{er} alinéa, 13, 5^e alinéa, 18a, 3^e alinéa, 20, 6^e alinéa, 56, 4^e alinéa, 61, 3^e alinéa, 69, 2^e alinéa, lettre d, et 71, 5^e alinéa, les termes «la Direction générale des PTT» sont supprimés.

² Dans les articles 14, 17, 5^e alinéa, 22, 3^e alinéa, 27, 5^e alinéa, 29, 3^e alinéa, 56, 2^e alinéa, 56a, 3^e alinéa, et 57, 4^e alinéa, les termes «et la Direction générale de l'Entreprise des postes, téléphones et télégraphes» sont supprimés.

Art. 1^{er}, 1^{er} al., premier tiret, et 2^e al.

– département, les départements et la Chancellerie fédérale, sans l'Administration des douanes;

² Le présent règlement est applicable aux employés des départements, du Conseil des EPF, de l'Administration des douanes, ainsi qu'à ceux des tribunaux fédéraux, sous réserve des prescriptions particulières adoptées par le Département fédéral des finances.

Art. 5, 4^e al.

⁴ La Direction générale des douanes nomme les employés dans son ressort. Elle peut déléguer cette compétence à des services subordonnés.

Art. 6, 2^e al., deuxième phrase

² . . . L'admission d'étrangers requiert l'assentiment du département, du Conseil des EPF ou de la Direction générale des douanes.

¹⁾ RS 172.221.104

Art. 10

¹ Est réputé lieu de service le lieu que l'autorité qui nomme assigne à l'employé.

² Sous réserve du 3^e alinéa, l'autorisation d'élire domicile hors du lieu de service est considérée comme accordée pour tout le territoire suisse.

³ Lorsque le service l'exige, l'autorité qui nomme peut imposer des conditions à l'employé qui veut élire domicile hors du lieu de service ou prescrire à un employé d'élire domicile au lieu de service ou dans ses environs.

⁴ L'employé est tenu d'indiquer à l'office dont il dépend son état civil et son adresse, ainsi que tous les faits déterminants pour le calcul de sa rétribution; il doit signaler sans retard tout changement intervenu.

Art. 11

¹ L'employé peut être déplacé en tout temps à un autre lieu de service ou être chargé d'autres travaux répondant à ses aptitudes, lorsque le service ou l'emploi rationnel du personnel l'exige.

² Le déplacement ou l'attribution d'une autre occupation pour des raisons de service ou d'ordre économique doit être annoncé suffisamment tôt à l'employé. Le déplacement doit être notifié sous forme de décision.

Art. 12, 2^e al., première phrase

² Lorsque des circonstances particulières telles que les saisons ou les conditions météorologiques nécessitent une prolongation de la durée du travail, les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances, ainsi que la Direction générale des douanes peuvent prolonger la durée de la semaine de travail de quatre heures au plus. . . .

Art. 12a, 2^e al.

² Au demeurant, l'horaire de travail est fixé après consultation des employés par:

- a. La Direction générale des douanes, selon les normes de la loi sur la durée du travail pour les employés:
 1. Des bureaux de douane;
 2. Du corps des gardes-frontière, dans la mesure où le service le permet;
- b. Les départements et le Conseil des EPF, en accord avec le Département fédéral des finances et la Direction générale des douanes, pour les employés dont la durée de la semaine de travail est fixée à part (art. 12, 2^e al.).

Art. 12b, 7^e al.

⁷ Les dispositions de la loi sur la durée du travail concernant l'accomplissement et la compensation des heures supplémentaires sont applicables aux employés dont l'horaire de travail est fixé selon les normes de cette loi.

*Art. 13, 6^e et 9^e al.**⁶ Abrogé*

⁹ Le Département fédéral des finances fixe notamment:

- a. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordés aux agents occupés à temps partiel;
- b. Le mode de calcul du droit aux jours de repos accordé en cas d'absence du service;
- c. La fermeture de bureaux et d'entreprises la veille ou le lendemain des jours fériés et la compensation intégrale des heures de travail ainsi supprimées.

Art. 18, 5^e al., deuxième phrase

⁵ ... La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les employés qu'elle nomme.

Art. 35, 1^{er} al., première phrase

¹ Les départements, la Chancellerie fédérale, les tribunaux fédéraux, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes peuvent infliger toutes les mesures disciplinaires. ...

Art. 39, let. a et b, ch. 3, et let. d, ch. 2

Les autorités de recours sont:

- a. Les offices des départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes pour les décisions des services qui leur sont subordonnés;
- b. ...
 3. *Abrogé*
- d. ...
 2. Décisions rendues en première instance ou sur recours par les départements et décisions de première instance de la Chancellerie fédérale;

Art. 44, 2^e al., let. d

Abrogée

Art. 48, 7^e al., deuxième phrase

⁷ ... Les tribunaux fédéraux règlent la compétence chacun dans son ressort.

Art. 49^{bis}, première phrase

L'employé dont le lieu de service est situé dans la zone limitrophe étrangère a droit à une allocation de séjour à l'étranger. ...

*Art. 51, 4^e al., deuxième phrase**Abrogée**Art. 54, 3^e al., deuxième phrase, et 8^e al., phrase introductive*

³ ... Les offices fédéraux, la Chancellerie fédérale, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes décident.

⁸ Les départements, le Conseil des EPF et la Direction générale des douanes règlent, en accord avec le Département fédéral des finances, le droit à l'indemnité dans les cas justifiant le versement d'indemnités dérogeant à celles prévues au 2^e alinéa, notamment:

...

Art. 57, al. 2^{bis} et 3

^{2bis} Les employés qui effectuent des voyages de service par les moyens de transport publics, avec leur voiture privée ou comme passagers dans un véhicule de service sans accomplir de travail n'ont en règle générale pas droit à l'indemnité. Cette disposition ne s'applique pas aux employés dont l'horaire de travail est fixé selon les principes de la loi sur la durée du travail.

³ Aux employés dans les entreprises industrielles, un supplément de 50 pour cent du traitement converti à l'heure est versé pour service du dimanche et de nuit au sens des 1^{er} et 2^e alinéas. Sont exceptés les employés des services administratifs ou techniques.

*Art. 59, 3^e al., deuxième phrase**Abrogée**Art. 62, 3^e al., quatrième phrase, 6^e al., dernière phrase, et 9^e al., deuxième phrase*

³ ... Les tribunaux fédéraux statuent sur les cas qui sont de leur ressort.

⁶ ... Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit de l'employé, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé.

⁹ ... La Direction générale des douanes règle la compétence dans son ressort.

Art. 64, 7^e al.

⁷ L'autorité qui nomme statue, en accord avec l'Office fédéral du personnel, sur l'imputation prévue aux 2^e alinéas, dernière phrase, et 3 à 6.

Art. 65, 6^e et 8^e al., troisième phrase

⁶ La gratification est octroyée sous la forme d'un montant en espèces, d'un congé payé ou d'une combinaison des deux possibilités, après que l'employé a été entendu. Le Département fédéral des finances règle les modalités.

⁸ . . . La Direction générale des douanes règle cette compétence pour les employés qu'elle nomme.

Art. 66, 6^e al., deuxième phrase

Ahrogée.

Art. 69, 5^e al., troisième phrase

⁵ . . . Le Conseil des EPF, la Direction générale des douanes et les tribunaux fédéraux règlent cette compétence chacun dans son ressort.

Art. 72, 6^e al., deuxième phrase

⁶ . . . Les départements et le Conseil des EPF règlent l'obligation de s'assurer, en accord avec l'Office fédéral du personnel.

Art. 73, 2^e et 10^e al.

² L'imputation des prestations d'assurance est réglée comme il suit:

- a. Les rentes et indemnités journalières versées par l'assurance militaire, la CNA ou une autre assurance-accidents obligatoire sont imputées sur les droits prévus au 1^{er} alinéa;
- b. Les rentes et indemnités journalières versées par l'AI (y compris le supplément de réadaptation) ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au 1^{er} alinéa, elles dépassent le gain annuel dont l'employé a vraisemblablement été privé. La part d'enfant qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée. Lorsqu'une rente AI pour couple est allouée, seul le droit de l'employé, mais au maximum la moitié de la rente pour couple, est imputé;
- c. Les rentes de l'AVS ne sont imputées que dans la mesure où, ajoutées aux droits fixés au 1^{er} alinéa, elles dépassent le gain annuel considéré. La part des rentes d'orphelin qui dépasse le montant de l'allocation pour enfants n'est pas imputée;
- d. Les revenus touchés par l'employé qui a recouvré totalement ou partiellement sa capacité de travail seront imputés par analogie, conformément à l'article 13, 1^{er} alinéa, lettre c, des statuts de la CFA.

¹⁰ La Direction générale des douanes fixe les prestations de la Confédération dans les limites des 1^{er} à 7^e alinéas et règle les attributions dans son ressort.

Art. 75, 3^e al., troisième phrase

Abrogée

Art. 76, 3^e al., première phrase

³ Lorsque, tout en restant dans l'administration générale, un employé souhaite changer d'office, il n'y a pas lieu de résilier les rapports de service. . . .

Art. 80, 1^{er} al., phrase introductive, et 4^e al.

¹ Sont compétents pour représenter la Confédération dans les actions tendant à obtenir des prestations pécuniaires dérivant des rapports de service, intentées par la Confédération ou contre elle:

. . .

⁴ *Abrogé*

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1993.

1^{er} septembre 1993

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ogi

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N36270

Ordonnance réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale

Modification du 1^{er} septembre 1993

Le Conseil fédéral suisse
arrête:

I

L'ordonnance du 26 mars 1980¹⁾ réglant l'horaire de travail dans l'administration fédérale est modifiée comme il suit:

Suppression d'une expression

¹ Dans les articles premier, 1^{er} alinéa, lettre c, 2, 2^e alinéa, 6, 1^{er} et 2^e alinéas, 7, 2^e alinéa, 8, 3^e alinéa, 9, 2^e alinéa, 10, 2^e alinéa, 11, 2^e alinéa, 12, 2^e alinéa, 15, 2^e alinéa, 18, 1^{er} alinéa, 20, 1^{er} alinéa, l'expression «Conseil des écoles polytechniques fédérales» est remplacé par l'expression «Conseil des EPF».

² Dans les articles 2, 1^{er} alinéa, 6, 1^{er} et 2^e alinéas, 7, 2^e alinéa, 8, 3^e alinéa, 9, 2^e alinéa, 10, 2^e alinéa, 11, 2^e alinéa, 15, 2^e alinéa, et 18, 1^{er} alinéa, l'expression «et la Direction générale des PTT» est supprimée.

Art. 1^{er}, 1^{er} al., let. e, et 3^e al.

1 ...

e. Abrogée

³ Les dénominations des unités administratives mentionnées par la présente ordonnance sont fixées dans la loi sur l'organisation de l'administration.

Art. 2, 2^e al.

² Les départements, la Chancellerie fédérale et le Conseil des EPF fixent, en accord avec le Département fédéral des finances, l'horaire de travail pour les fonctionnaires et employés occupés dans des unités administratives qui sont ouvertes du lundi au samedi. La Direction générale des douanes fixe elle-même l'horaire de travail pour son ressort.

¹⁾ RS 172.221.122

Art. 7, 1^{er} al.

¹ Les bureaux des départements, de la Chancellerie fédérale, du Conseil des EPF ainsi que de la Direction générale des douanes et de ses directions d'arrondissement sont ouverts du lundi au vendredi.

Art. 12, 2^e al., deuxième phrase

Abrogée

Art. 20, 1^{er} al., deuxième phrase

Abrogée

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} octobre 1993.

1^{er} septembre 1993

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Ogi

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

N36271

Ordonnance du DMF sur l'administration de l'armée (OAA-DMF)

Modification du 13 septembre 1993

*Le Département militaire fédéral
arrête:*

I

L'ordonnance du DMF du 15 août 1986¹⁾ sur l'administration de l'armée (OAA-DMF) est modifiée comme il suit:

Art. 3 Frais d'inhumation (art. 57 OAA)

¹ Lorsqu'un militaire est décédé au service, les frais d'inhumation ci-après peuvent être pris en charge:

- a. Par la caisse d'unité:
La couronne ou les fleurs;
- b. Par la caisse de service:
 - 1. Les avis mortuaires de la troupe dans les quotidiens, conformément aux usages locaux: en règle générale pas plus de trois avis, pour les exceptions dûment motivées, jusqu'à six avis mortuaires au plus;
 - 2. L'escorte militaire.

² Le commandant certifie l'exactitude des pièces.

Art. 22 Activités hors du service avec des chiens militaires (art. 135 OAA)

L'indemnité annuelle allouée au conducteur de chien par l'Etat-major du groupe-ment de l'état-major général, pour les activités hors du service avec un chien militaire, est de 200 francs.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 1994.

13 septembre 1993

Département militaire fédéral:
Villiger

¹⁾ RS 510.301.1

Ordonnance relative au permis pour l'utilisation des fluides frigorigènes (OPerFl)

du 31 août 1993

Le Département fédéral de l'intérieur,

vu l'article 45 de l'ordonnance du 9 juin 1986¹⁾ sur les substances dangereuses pour l'environnement (ordonnance sur les substances, Osubst),

arrête:

Section 1: Dispositions générales

Article premier Obligation d'acquérir un permis

¹ Doit être titulaire du permis «fluides frigorigènes» toute personne qui manipule des fluides frigorigènes lors de la fabrication, du montage, de l'entretien ou de l'élimination d'équipements ou d'installations servant à la réfrigération, à la climatisation ou au captage de chaleur.

² N'est pas tenue d'acquérir un permis la personne qui manipule des fluides frigorigènes conformément aux instructions du titulaire d'un permis.

³ Dans les entreprises qui exercent une activité au sens du 1^{er} alinéa, une personne responsable, au moins, doit être titulaire du permis «fluides frigorigènes». Si les fluides frigorigènes sont manipulés en dehors du périmètre de l'entreprise, une personne titulaire du permis, au moins, doit être présente.

Art. 2 Octroi du permis

¹ Le permis «fluides frigorigènes» est délivré à toute personne:

- a. qui présente une attestation d'examen (art. 5, 1^{er} al., let. e), ou
- b. qui a réussi un examen jugé équivalent (art. 3) par le Département fédéral de l'intérieur (département).

² Le permis «fluides frigorigènes» est établi par l'autorité désignée par le canton de domicile (service des permis) contre paiement d'un émolument. Pour toute personne domiciliée à l'étranger, il est délivré par le canton qui établit le permis de travail. Pour le personnel de la Confédération, le permis est délivré par l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage (office fédéral).

RS 814.013.556

¹⁾ RS 814.013

Art. 3 Examens reconnus

¹ Le Département peut reconnaître comme équivalents les examens organisés, en Suisse ou à l'étranger, par des écoles ou dans le cadre de la formation professionnelle, s'ils satisfont aux conditions de la présente ordonnance.

² Toute personne qui désire faire reconnaître des examens doit adresser à l'office fédéral une demande indiquant notamment les matières d'examen ainsi que l'organisation et le déroulement des examens.

³ L'office fédéral tient une liste des examens reconnus.

Art. 4 Commission d'examen

¹ L'office fédéral désigne une commission d'examen au sein de laquelle sont représentés les services administratifs et les organisations ci-après:

- a. l'office fédéral (deux personnes, dont l'une assume la présidence);
- b. l'office fédéral de la santé publique (une personne);
- c. le Bureau fédéral de la consommation (une personne);
- d. les services cantonaux compétents de Suisse alémanique (une personne);
- e. les services cantonaux compétents de Suisse romande et de Suisse italienne (une personne);
- f. le Groupement «Pompes à chaleur» (une personne);
- g. l'Association suisse des fabricants et fournisseurs d'appareils électrodomestiques (une personne);
- h. l'Association suisse des transports routiers ASTAG (une personne);
- i. l'Association suisse du froid (deux personnes);
- k. l'Association suisse des entreprises de chauffage et de ventilation (une personne);
- l. l'Association des importateurs suisses d'automobiles (une personne).

² La commission d'examen a notamment pour tâches:

- a. d'assurer la surveillance des examens;
- b. d'établir des directives relatives aux matières d'examen, à l'organisation, au déroulement et à la coordination des examens;
- c. d'élaborer un recueil de questions d'examen, qu'elle mettra à la disposition des organisateurs d'examens.

Section 2: Examens**Art. 5 Autorité responsable**

¹ L'Association suisse du froid veille, selon les besoins, à l'organisation et au déroulement des examens; elle doit notamment:

- a. publier l'annonce et fixer la finance d'examen;
- b. communiquer les dates des examens à la commission d'examen et à l'office fédéral;

- c. désigner le service habilité à décider de l'admission aux examens (secrétariat des examens);
- d. désigner les examinateurs, d'entente avec l'office fédéral;
- e. communiquer par écrit les résultats des examens aux candidats, à l'office fédéral et au service des permis concerné (attestation d'examen).

² Elle coordonne ses propres examens avec les examens proposés par d'autres organisateurs.

Art. 6 Objet et but de l'examen

¹ L'examen doit permettre de juger si les candidats possèdent les aptitudes et les connaissances requises pour:

- a. manipuler, sans instructions de tiers, des fluides frigorigènes sans porter atteinte à l'environnement;
- b. instruire des tiers sur la manière de manipuler des fluides frigorigènes sans porter atteinte à l'environnement.

² Les aptitudes et connaissances requises pour les domaines mentionnés à l'article 45, 4^e alinéa, Osubst, sont décrites dans l'Annexe.

Art. 7 Publication, finance d'examen

¹ Les examens doivent être annoncés trois mois à l'avance au moins, dans la presse spécialisée et dans d'autres publications appropriées.

² L'annonce indiquera notamment le délai d'inscription, le secrétariat des examens, les dates des examens et le montant de la finance d'examen.

³ Le montant de la finance d'examen se situera entre 100 et 500 francs et ne devra pas dépasser le montant des frais encourus.

Art. 8 Inscription et admission

¹ Les candidats doivent s'inscrire par écrit.

² L'inscription sera accompagnée d'indications sur la formation et l'expérience professionnelles du candidat.

³ Le secrétariat des examens décide de l'admission à l'examen, en général dans les 30 jours après l'échéance du délai d'inscription. En cas de refus, il informe le candidat par lettre recommandée, en indiquant les motifs et les voies de droit.

Art. 9 Appréciation de l'examen

¹ Les examinateurs apprécient les épreuves avec des notes échelonnées de 6 à 1. Les notes 4, 5 et 6 indiquent des résultats suffisants à très bons, les notes inférieures à 4, des résultats insuffisants. Seules les demi-notes sont admises comme notes intermédiaires.

² Echelle des notes

Notes	Travail fourni
6	très bon, qualitativement et quantitativement
5	bon, répond bien aux objectifs
4	satisfait aux exigences minimales
3	faible, incomplet
2	très faible
1	inutilisable ou non exécuté

³ L'examen est considéré comme réussi lorsque la moyenne des notes est au moins égale à 4,0.

Art. 10 Exclusion, désistement, répétition

¹ Si un candidat utilise des instruments de travail interdits, les examinateurs sont autorisés à l'exclure de l'examen en cours.

² Si un candidat est exclu d'un examen ou s'il se désiste sans raison valable avant ou pendant l'examen, ce dernier est considéré comme non réussi. Le secrétariat des examens décide du bien-fondé des motifs invoqués.

³ L'examen peut être repassé deux fois au plus. Chaque répétition portera sur la totalité des branches.

Art. 11 Recours

¹ Le candidat peut, dans les 30 jours suivant la notification de la décision, adresser un recours écrit et dûment motivé au Département fédéral de l'intérieur contre les décisions de la commission d'examen et celles des examinateurs.

² Les recours sont régis par la loi fédérale d'organisation judiciaire.

Section 3: Cours

Art. 12

¹ L'Association suisse du froid organise des cours de préparation en fonction des besoins.

² Des tiers peuvent également proposer des cours de préparation.

Section 4: Dispositions finales

Art. 13 Dispositions transitoires

¹ Toute personne qui, avant le 1^{er} janvier 1993, manipulait des fluides frigorigènes au sens de l'article premier, 1^{er} alinéa, ou en supervisait la manipulation obtiendra

sur demande, auprès du service des permis, un permis provisoire «fluides frigorigènes» valable jusqu'au 31 décembre 1995.

² En dérogation à l'article 75, 1^{er} alinéa, de l'ordonnance sur les substances, et jusqu'au 31 décembre 1995, il est possible de continuer à travailler sans permis à toute personne qui manipule des fluides frigorigènes ou en dirige la manipulation et qui, avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, a subi avec succès une formation dans les professions suivantes:

- a. monteur frigoriste, monteuse frigoriste;
- b. dessinateur frigoriste, dessinatrice frigoriste;
- c. mécanicien en automobile diplômé, mécanicienne en automobile diplômée;
- d. électromécanicien en automobile avec brevet fédéral, électromécanicienne en automobile avec brevet fédéral;
- e. automaticien, automaticienne,
mécanicien en machines de chantier, mécanicienne en machines de chantier,
mécanicien-électricien, mécanicienne-électricienne,
monteur-électricien, monteuse-électricienne,
dessinateur-électricien, dessinatrice-électricienne,
monteur en chauffage, monteuse en chauffage,
dessinateur en chauffage, dessinatrice en chauffage,
mécanicien en machines agricoles, mécanicienne en machines agricoles,
dessinateur d'installations de ventilation, dessinatrice d'installations de ventilation,
monteur d'installations de ventilation, monteuse d'installations de ventilation,
mécanicien, mécanicienne,
mécanicien d'appareils à moteur, mécanicienne d'appareils à moteur,
dessinateur en installations sanitaires, dessinatrice en installations sanitaires,
installateur sanitaire, installatrice sanitaire,
monteur de tableaux électriques, monteuse de tableaux électriques, ou
ferblantier, ferblantière.

³ Pour être autorisé à manipuler des fluides frigorigènes ou à en diriger la manipulation sans permis selon le 2^e alinéa, let. e, il faut disposer de deux années d'expérience professionnelle au minimum dans la manipulation de fluides frigorigènes.

Art. 14 Entrée en vigueur

La présente ordonnance entre en vigueur le 1^{er} novembre 1993.

31 août 1993

Département fédéral de l'intérieur:
Dreifuss

Matières d'examen

1 Principes de l'écologie

- 1.1 Connaître les composantes et le fonctionnement d'un écosystème:
 - biotopes et biocénoses,
 - espèces et individus,
 - cycles des substances (chaînes et réseaux alimentaires) et flux énergétiques.
- 1.2 Connaître les problèmes environnementaux et les dangers pour l'homme liés aux fluides frigorigènes:
 - dégradation de la couche d'ozone,
 - réchauffement de l'atmosphère,
 - pollution des eaux.

2 Législation

- 2.1 Connaître le but et le champ d'application des principales bases légales concernant l'utilisation des fluides frigorigènes.
- 2.2 Connaître les prescriptions sur la fabrication, l'importation, l'utilisation et l'élimination des fluides frigorigènes.
- 2.3 Connaître les autorités délivrant les permis et les services de vulgarisation.

3 Fluides frigorigènes: domaines d'application et compatibilité avec l'environnement

- 3.1 Connaître les principaux fluides frigorigènes, leurs propriétés et leurs domaines d'application.
- 3.2 Savoir comparer la compatibilité avec l'environnement de différents fluides frigorigènes.

4 Appareils, machines et installations

- 4.1 Connaître les principes du mode de fonctionnement des appareils, techniques et installations de réfrigération.
- 4.2 Savoir apprécier si l'utilisation des appareils permet d'atteindre les objectifs visés.
- 4.3 Connaître le fonctionnement et la maintenance des appareils.

5 Mesures de protection de l'environnement

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

N36239

Ordonnance concernant les infirmités congénitales (OIC)

Modification du 28 septembre 1993

Le Département fédéral de l'intérieur,

vu l'article premier, 2^e alinéa, de l'ordonnance du 9 décembre 1985¹⁾ concernant les infirmités congénitales (OIC),

arrête:

I

L'ordonnance du 9 décembre 1985¹⁾ concernant les infirmités congénitales est modifiée comme il suit:

Annexe

Ch. 102 Ptérygion et syndactylies cutanées

Ch. 193 Pied plat congénital, lorsqu'une opération ou un traitement par appareil plâtré sont nécessaires

Ch. 303 Hernie inguinale latérale

Ch. 312 Lymphangiome congénital, lymphangiectasie congénitale

Ch. 402 *Abrogé*

Ch. 447 Cholestéatome congénital

Ch. 466 Troubles congénitaux de la fonction des gonades (syndrome de Turner, malformation des ovaires, anorchie, syndrome de Klinefelter et féminisation testiculaire congénitale)

Ch. 496 Pharmacodépendance néonatale, lorsqu'un traitement intensif est nécessaire.

II

La présente modification entre en vigueur le 1^{er} janvier 1994.

28 septembre 1993

Département fédéral de l'intérieur:
Dreifuss

N36264

¹⁾ RS 831.232.21

**Ordonnance (1/93)
interdisant temporairement l'importation et le transit
d'animaux à onglons et de produits animaux
en provenance d'Italie**

Abrogation du 18 octobre 1993

L'Office vétérinaire fédéral

arrête:

Article unique

L'ordonnance (1/93) du 19 mars 1993¹⁾ interdisant temporairement l'importation et le transit d'animaux à onglons et de produits animaux en provenance d'Italie est abrogée avec effet le 26 octobre 1993.

18 octobre 1993

Office vétérinaire fédéral:
Le directeur, Kihm

N36277

¹⁾ RO 1993 1070 1627

Arrêté fédéral concernant l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)

du 16 décembre 1992

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 13 mai 1992¹⁾,
arrête:

Article premier

¹ L'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), signé le 31 octobre 1991, y compris ses annexes I à IV, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum en matière de traités internationaux.

Conseil des Etats, 30 septembre 1992

La présidente: Meier Josi

Le secrétaire: Lanz

Conseil national, 16 décembre 1992

Le président: Schmidhalter

Le secrétaire: Anliker

35260

¹⁾ FF 1992 III 1060

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

Texte original

Conclu à Genève le 1^{er} février 1991

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 16 décembre 1992¹⁾

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 11 février 1993

Entré en vigueur pour la Suisse le 20 octobre 1993

Les Parties contractantes,

désireuses de faciliter le transport international des marchandises,

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

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

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

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

sont convenues de ce qui suit:

Chapitre I Généralités

Article premier Définitions

Aux fins du présent Accord:

- a) L'expression «transport combiné» désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;
- b) L'expression «réseau de grandes lignes de transport international combiné» désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné:
 - i) si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);
 - ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;

RS 0.740.81

¹⁾ RO 1993 2837

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

Article 2 Désignation du réseau

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

Article 3 Caractéristiques techniques du réseau

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

Article 4 Objectifs opérationnels

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

Article 5 Annexes

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

Chapitre II Dispositions finales

Article 6 Désignation du dépositaire

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

Article 7 Signature

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif, conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1^{er} avril 1991 au 31 mars 1992.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 8 Ratification, acceptation ou approbation

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation, conformément au paragraphe 2 de l'article 7.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9 Adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7, à partir du 1^{er} avril 1991.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 10 Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.
2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 11 Limites à l'application de l'Accord

1. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

Article 12 Règlement des différends

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

Article 13 Réserves

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

Article 14 Procédure d'amendement du présent Accord

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée

au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

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

Article 15 Procédure d'amendement des annexes I et II

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

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

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

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

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

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

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

Article 16 Procédure d'amendement des annexes III et IV

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

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.
6. Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 17 Clause de sauvegarde

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

Article 18 Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

Article 19 Extinction

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

Article 20 Notifications et communications du dépositaire

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969¹⁾.

Article 21 Textes authentiques

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

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

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

Suivent les signatures

35260

¹⁾ RS 0.111

Annexe I

Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

1) Portugal^{*)}

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
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- Avila -Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)

C 90/1 Valencia-Barcelona

3) Irlande^{*)}

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

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

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

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

^{*)} Symboles utilisés

() = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye-)].

_____ = Autres itinéraires (notamment Avila
Aranda de Duero).

----- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).

..... = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

4) Royaume-Uni^{*)}C-E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast (-Dublin)-Holyhead-Crewe-Carlisle
.....

London-Folkstone-Dover (-Calais)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland-Doncaster-London

Leeds

C-E 16 London-Harwich (-Zeebrugge)
.....5) France^{*)}

C-E 05 } Paris-Bordeaux-Hendaye (Irún)

C-E 07 }

C 07 Paris-Toulouse

C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-

(Erquelines-) Jeumont

Le Creusot

Tarascon-Marseille

C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)

C-E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon(-Vallorbe)C-E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-
(-Basel)Belfort-Besançon-Dijon
.....

C 25 Thionville-Apach (-Perl)

C-E 40 Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach
(Saarbrücken)

C 40 Paris-Le Mans-Nantes

Rennes

C-E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

C 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris

C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)

C-E 700 Lyon-Ambérieu

C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Venti-
miglia)

C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

^{*)} Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

- C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
- C-E 55 } (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-
C-E 61 } Neustrelitz
- Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- 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-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- 10) Suisse *)
- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- (Luino)
Chiasso (-Milano)
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
- 11) Italie *)
- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-
Villa S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
.....

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna

Trieste
.....

C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)

C-E 72 Torino-Genova

C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma

C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

12) Norvège *)

C-E 45 Oslo-(Kornsjø)

C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

13) Suède *)

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C-E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)

C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

C 45/3 Malmö (-Travemünde)

C-E 53 Helsingborg-Hässleholm

C-E 55 } Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61 }

C 55 Hallsberg-Göteborg

C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)

C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

14) Danemark *)

C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby
(-Puttgarden)

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)

København

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

15) Autriche *)

C-F 43 (Freilassing-) Salzburg

C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.



- C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardsthal)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop) Puchov
- C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)
- 18) Hongrie^{*)}
- C-E 61 (Bratislava-Komarno-) Komarom-Budapest
Hegyeshalom
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Záhony
Sopron
(-Čop)
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
- 19) Yougoslavie^{*)}
- 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- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
Kraljevo
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)
- 20) Grèce^{*)}
- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

^{*)} Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

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-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
C-E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
C-E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

^{*)} Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

25) Turquie *)

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]

Bandirma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi (Iran)]

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli (Syria)-

Mersin-Adana-Iskenderun

Tel Kotchet (Iraq)]

35260

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

*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

Ostrava

Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

Belgique

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Danemark

Arhus
Glostrup
København
Padborg

Finlande

Helsinki-Pasila

France

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

Bulgarie

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

*République fédérative tchèque
et slovaque*

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

Allemagne

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin

Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Willhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingolstadt 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

Grèce

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

Norvège

Oslo-Alnabru

Pologne

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze

Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

Portugal

Alcántara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

Roumanie

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

Espagne

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

Suède

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 Républiques socialistes
soviétiques*

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

Royaume-Uni

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

Yougoslavie

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

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

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (RENFE)

Marvao (CP) – Valencia de Alcantara (RENFE)

Irún (RENFE) – Hendaye (SNCF)

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) – Erquelinnes (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)

Schirmding (DB) – Cheb (CSD)

Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)

Kufstein (DB/OBB)

Buchs (SBB-CFF/OBB)

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

Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)
Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) – Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – Swinoujście (PKP)
Göteborg (SJ) – Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) – Travemünde (DB)
Gedser (DSB) – Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) – Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB) – Sentyly (JZ)
Ebenfurth (OBB) – Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) – Hegyeshalom (MAV)
Bernhardthal (OBB) – Breclav (CSD)
Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)
Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)
Čierna (CSD) – Čop (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) – Čop (SZD)
Lökösháza (MAV) – Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) – Dragoman (BDZ)
Gevgelia (JZ) – Idomeni (CH)
Iasy (CFR) – Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR) – Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) – Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) – Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) – Promachon (CH)
Vainikkala (VR) – Luzhaika (SZD)
Turku (VR) – Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) – Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) – Kamischli (CFS)

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

Irún	– Hendaye	(Espagne – France)
<u>Port Bou</u>	– Cerbère	(Espagne – France)
Hanko		(Finlande)
Terespól	– Brest	(Pologne – URSS)
Przemysł	– Mostiska	(Pologne – URSS)
Čierna	– Čop	(République fédérative tchèque et slovaque – URSS)
Záhony	– Čop	(Hongrie – URSS)
Iasi	– Ungeny	(Roumanie – URSS)

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

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

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

Holyhead	- Dublin	(Royaume-Uni - Irlande)
Calais	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Oostende	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Dunkerque	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Stanrear	- Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Harwich	(Belgique - Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Puttgarden	- Rødby	(Allemagne - Danemark)
København	- Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-Travemünde	- Hanko	(Allemagne - Finlande)
Gedser	- Rostock	(Danemark - Allemagne)
	(Warnemünde)	
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

Caractéristiques techniques du réseau des grandes lignes de transport international combiné

Remarques préliminaires

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

On distingue deux grandes catégories de lignes:

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

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

Paramètres d'infrastructure du réseau 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 ¹⁾		UIC C1 ¹⁾
3. Entraxe minimal des voies ²⁾	4,0 m		4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
5. Masse autorisée par essieu:			
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Déclivité maximale ²⁾	(non spécifiée)		12,5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

¹⁾ UIC = Union internationale des chemins de fer.

²⁾ Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

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

*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 (distance 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.

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

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

*Annexe IV***Paramètres d'efficacité ferroviaire et normes minimales applicables aux infrastructures****A. Conditions à remplir pour assurer l'efficacité des services de transport international combiné**

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

- a) départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;
 - b) rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;
 - c) informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;
 - d) pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.
2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce:
- a) à une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;
 - b) à l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;
 - c) aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);
 - d) aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);
 - e) aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.
3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.
4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire

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 ¹⁾
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 mètres	750 mètres
Poids des trains	1200 tonnes	1500 tonnes
Charge par essieu (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h)

¹⁾ Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

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

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

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

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

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

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

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

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

- a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains, et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.
- b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).
- c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:
 - à être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
 - en ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

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

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

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

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

- Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement.
- Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1).
- La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers.
- Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant).
- La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.

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

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

b) *Points de franchissement des frontières*

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

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

c) *Points de changement d'écartement*

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

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.

Champ d'application de l'accord le 20 octobre 1993

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
Allemagne	30 juillet	1992	20 octobre	1993
Autriche	22 juillet	1993	20 octobre	1993
Danemark	9 janvier	1992	20 octobre	1993
France	28 mai	1992	20 octobre	1993
Norvège	30 avril	1992	20 octobre	1993
Pays-Bas ¹⁾	13 mai	1997	20 octobre	1993
Roumanie	21 mai	1993	20 octobre	1993
Suisse	11 février	1993	20 octobre	1993

Déclaration**Pays-Bas**

L'accord est applicable au Royaume en Europe.

35260

¹⁾ Déclaration, voir ci-après.

**Accord
entre le Conseil fédéral suisse
et le Gouvernement du Royaume du Maroc
relatif aux transports internationaux par route**

Texte original

Conclu le 24 octobre 1986

Entré en vigueur par échange de notes le 28 septembre 1993

Le Conseil fédéral suisse

et

le Gouvernement du Royaume du Maroc,

désireux de faciliter les transports par route de voyageurs et de marchandises entre les deux pays, ainsi qu'en transit par leur territoire,

sont convenus de ce qui suit:

Article premier Champ d'application

Les dispositions du présent accord s'appliquent aux transports de voyageurs et de marchandises en provenance ou à destination du territoire de l'une des Parties contractantes, ainsi qu'à tous les transports en transit par ce territoire, effectués au moyen de véhicules immatriculés dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 2 Définitions

¹ Le terme «transporteur» désigne une personne physique ou morale qui, soit en Suisse, soit au Maroc, a le droit d'effectuer des transports de voyageurs ou de marchandises par route conformément aux dispositions légales en vigueur dans son pays.

² Le terme «véhicule» désigne un véhicule routier à propulsion mécanique, ainsi que sa remorque ou semi-remorque qui sont affectés au transport:

- a) de plus de 8 personnes assises, non compris le conducteur,
- b) de marchandises.

Article 3 Transports de voyageurs

¹ Les transports de voyageurs sont soumis au régime de l'autorisation préalable.

² Les transports occasionnels de voyageurs remplissant les conditions suivantes sont exemptés d'autorisation:

- a) transports des mêmes voyageurs par le même véhicule pendant tout un voyage dont les points de départ et d'arrivée sont situés dans le pays d'immatriculation du véhicule, aucun voyageur n'étant pris en charge ou déposé le long du parcours ou à des arrêts situés en dehors dudit pays (circuits à porte fermée); ou

RS 0.741.619.549

- b) transports d'un groupe de voyageurs d'un endroit situé dans le pays d'immatriculation du véhicule à un endroit situé sur le territoire de l'autre Partie contractante, le véhicule quittant à vide ce territoire; ou
- c) transports de voyageurs en transit par le territoire de l'autre Partie contractante, à l'exception des voyages qui se répètent selon une certaine fréquence.

³ La création de lignes régulières pour le transport de voyageurs ne pourra se faire qu'avec l'accord des autorités compétentes des deux Parties contractantes.

Article 4 Transports de marchandises

¹ Sont soumis à autorisation préalable:

- a) les transports routiers de marchandises entre les deux Parties contractantes;
- b) les transports routiers de marchandises en transit par le territoire de l'une des Parties contractantes;
- c) la circulation de véhicules vides sur le territoire de l'une des Parties contractantes.

² Sont exemptés de l'autorisation préalable:

- a) les transports par route de fret aérien, en cas de déviations des services aériens;
- b) les transports de déménagements;
- c) les transports d'objets destinés à des foires et à des expositions;
- d) les transports de matériel, d'accessoires et d'animaux à destination ou en provenance de manifestations théâtrales, musicales, cinématographiques, sportives, de cirques, de foires ou de kermesses, ainsi que ceux destinés aux enregistrements radiophoniques, aux prises de vues cinématographiques ou pour la télévision;
- e) le déplacement à vide d'un véhicule affecté au transport de marchandises et destiné à remplacer un véhicule tombé hors d'usage sur le territoire de l'autre Partie contractante ainsi que la poursuite, par le véhicule de remplacement, du transport sous le couvert de l'autorisation délivrée pour le véhicule tombé hors d'usage;
- f) l'entrée à vide de
 - véhicules destinés au transport de véhicules endommagés,
 - véhicules de remorquage et de dépannage;
- g) les transports de véhicules endommagés;
- h) les transports funéraires au moyen de véhicules aménagés à cet effet;
- i) les transports destinés à l'aide en cas de catastrophes.

³ Les autorisations peuvent être de deux types, à savoir les autorisations au voyage et les autorisations à temps; elles confèrent les deux aux transporteurs le droit de prendre en charge du fret de retour.

⁴ Le nombre d'autorisations annuel sera fixé selon les besoins par la Commission mixte prévue à l'article 12 du présent accord ou par échange de correspondance entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

⁵ Les autorisations de transport, mises mutuellement à la disposition de l'autre Partie contractante, sont délivrées aux entreprises par les autorités compétentes du pays d'immatriculation des véhicules au moyen desquels les transports sont effectués.

Article 5 Application de la législation nationale

Pour toutes les matières qui ne sont pas réglées par le présent accord, les transporteurs et les conducteurs de véhicules d'une Partie contractante se trouvant sur le territoire de l'autre Partie contractante sont tenus de respecter les dispositions des lois et règlements de cette dernière.

Article 6 Interdiction des transports intérieurs

Les transporteurs de l'une des Parties contractantes ne sont pas autorisés à effectuer des transports routiers de voyageurs ou de marchandises entre deux points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 7 Régime fiscal

Les véhicules immatriculés dans l'une des Parties contractantes et utilisés pour le transport de voyageurs ou de marchandises entre les deux pays ou en transit par leur territoire peuvent être soumis à des impôts, taxes ou autres charges prévus par la législation nationale de chaque Partie contractante selon le mode défini au protocole mentionné à l'article 11 du présent accord.

Article 8 Régime douanier

¹ Les membres de l'équipage du véhicule peuvent importer temporairement en franchise et sans autorisation d'importation leurs effets personnels et l'outillage nécessaire à leur véhicule pour la durée de leur séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante.

² Les pièces détachées importées pour servir à la réparation d'un véhicule déterminé, déjà importé temporairement, seront admises temporairement en franchise des droits et taxes d'entrée et sans prohibitions ni restrictions d'importation. Les Parties contractantes peuvent exiger que ces pièces soient placées sous le couvert d'un titre d'importation temporaire. Les pièces remplacées seront dédouanées, réexportées ou détruites sous le contrôle de la douane.

Article 9 Infractions

¹ Les autorités compétentes des Parties contractantes veillent à ce que les transporteurs respectent les dispositions du présent accord.

² Les transporteurs et les conducteurs de véhicules qui, sur le territoire de l'autre Partie contractante, ont commis des infractions aux dispositions du présent accord ou des lois et règlements en rapport avec les transports routiers ou la circulation

routière en vigueur sur ledit territoire peuvent, sur demande des autorités compétentes de ce pays, faire l'objet des mesures qui suivent, à prendre par les autorités du pays d'immatriculation du véhicule:

- a) avertissement;
- b) suppression, à titre temporaire, partielle ou totale, du droit d'effectuer des transports sur le territoire de la Partie contractante où l'infraction a été commise.

³ L'autorité qui a pris une telle mesure en informe l'autorité compétente de l'autre Partie contractante.

⁴ Demeurent réservées les sanctions pouvant être appliquées en vertu de la législation nationale par les tribunaux ou les autorités de la Partie contractante sur le territoire de laquelle de telles infractions ont été commises.

Article 10 Autorités compétentes

Les Parties contractantes désignent les autorités compétentes chargées de l'application du présent accord.

Article 11 Modalités d'application

Les autorités compétentes des Parties contractantes règlent les modalités d'application du présent accord par un protocole¹⁾ signé en même temps que cet accord.

Article 12 Commission mixte

¹ Les Parties contractantes instituent une commission mixte pour traiter des questions découlant de l'application du présent accord.

² Cette commission est compétente pour modifier le protocole mentionné à l'article 11.

³ Ladite commission se réunit à la demande de l'une des autorités compétentes alternativement sur le territoire de chacune des Parties contractantes.

Article 13 Application à la Principauté de Liechtenstein

Conformément à la demande formelle de la Principauté de Liechtenstein, l'accord étend ses effets audit pays aussi longtemps qu'il restera lié à la Confédération suisse par un traité d'union douanière.

Article 14 Entrée en vigueur et durée de validité

¹ Le présent accord entrera en vigueur dès que chacune des Parties contractantes aura notifié à l'autre qu'elle s'est conform e aux prescriptions constitutionnelles relatives à la conclusion et à la mise en vigueur des accords internationaux.

¹⁾ Pas publié au RO.

² L'accord sera valable un an dès son entrée en vigueur et sera prorogé par tacite reconduction d'année en année.

³ Chacune des Parties contractantes peut dénoncer le présent accord avec un préavis minimum de 90 jours avant l'expiration de la période en cours.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent accord.

Fait à Berne, le 24 octobre 1986, en deux originaux en langues française et arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le
Conseil fédéral suisse:
L. Schlumpf

Pour le Gouvernement
du Royaume du Maroc:
M. Bouamoud

N36260

AS-1993-42 vom 26.10.1993 (S. 2811-2874)

RO-1993-42 du 26.10.1993 (p. 2811-2874)

RU-1993-42 del 26.10.1993 (p. 2811-2874)

In	Amtliche Sammlung
Dans	Recueil officiel
In	Raccolta ufficiale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	1993
Volume	
Volume	
Heft	42
Cahier	
Numero	
Datum	26.10.1993
Date	
Data	
Seite	2811-2874
Page	
Pagina	
Ref. No	30 005 229

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.