

No. 26540

MULTILATERAL

**European Agreement on main international railway lines
(AGC) (with annexes, table and map). Concluded at
Geneva on 31 May 1985**

Authentic texts: English, French and Russian.

Registered ex officio on 27 April 1989.

MULTILATÉRAL

**Accord européen sur les grandes lignes internationales de
chemin de fer (AGC) [avec annexes, tableau et carte].
Conclu à Genève le 31 mai 1985**

Textes authentiques : anglais, français et russe.

Enregistré d'office le 27 avril 1989.

EUROPEAN AGREEMENT¹ ON MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES (AGC)

The Contracting Parties,

Conscious of the need to facilitate and develop international railway traffic in Europe,

Considering that, in order to strengthen relations between European countries, it is essential to lay down a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines adjusted to the requirements of future international traffic,

Have agreed as follows:

DEFINITION AND ADOPTION OF THE INTERNATIONAL E-RAILWAY NETWORK

Article 1

The Contracting Parties adopt the proposed railway network hereinafter referred to as the “International E-railway network” and described in annex I to this Agreement, as a co-ordinated plan for the development and construction of railway lines of major international importance which they intend to undertake within the framework of national programmes in accordance with their respective legislations.

Article 2

The international E-railway network consists of a system of main lines and supplementary lines. The main lines are the “major railway axes” already carrying very heavy international traffic or traffic expected to become very heavy in the near future; the supplementary lines are those which, while already completing the network of main lines, will carry very heavy international rail traffic only in the more distant future.

¹ Came into force on 27 April 1989, i.e., 90 days after the date on which the Governments of eight States had deposited with the Secretary-General of the United Nations an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, in accordance with article 6 (1):

<i>State</i>	<i>Date of deposit of the instrument of ratification, acceptance (A), approval (AA) or accession (a)</i>	
Byelorussian Soviet Socialist Republic*	1 April	1987 A
France	27 January	1989 AA
German Democratic Republic*	22 March	1988 a
Germany, Federal Republic of	23 October	1987
(With a declaration of application to Berlin (West).)		
Hungary	26 June	1987 AA
Poland*	14 September	1988
Ukrainian Soviet Socialist Republic*	22 September	1987 A
Union of Soviet Socialist Republics*	10 March	1987 A

*See p. 133 of this volume for the texts of the reservations and declarations made upon ratification, acceptance, approval or accession.

CONSTRUCTION AND DEVELOPMENT OF LINES OF THE INTERNATIONAL
E-RAILWAY NETWORK

Article 3

The international E-railway network of main lines referred to in article 2 conforms to the characteristics set out in annex II to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work to be carried out in conformity with national programmes.

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

Article 4

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

PROCEDURE FOR THE SIGNATURE OF, AND FOR BECOMING PARTY TO,
THE AGREEMENT

Article 5

1. This Agreement shall be open at Geneva for signature by States which are either members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 of the terms of reference of the Commission, from 1 September 1985 to 1 September 1986.

2. Those States may become Parties to this Agreement by
(a) Signature, followed by ratification, acceptance or approval; or
(b) Accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument in good and due form with the Secretary-General of the United Nations.

ENTRY INTO FORCE OF THE AGREEMENT

Article 6

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more lines of the international E-railway network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.

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

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE AGREEMENT

Article 7

Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

SETTLEMENT OF DISPUTES

Article 8

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

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

DECLARATION CONCERNING ARTICLE 8

Article 9

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 8 of this Agreement.

PROCEDURE FOR AMENDING THE MAIN TEXT

Article 10

1. The main text of this Agreement may be amended by either of the procedures specified in this article.

2. (a) Upon the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to the main text of this Agreement shall be considered by the Working Party on Rail Transport of the Economic Commission for Europe.

(b) If it is adopted by a two-thirds majority of the members present and voting and if this majority includes a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties for acceptance.

(c) If the amendment is accepted by two thirds of the Contracting Parties, the Secretary-General shall so notify all the Contracting Parties and the amendment shall enter into force 12 months after the date of such notification. The amendment shall enter into force with respect to all the Contracting Parties except those which,

before its entry into force, make a declaration that they do not accept the amendment.

3. At the request of at least one third of the Contracting Parties, a conference, to which the States referred to in article 5 shall be invited, shall be convened by the Secretary-General. The procedure specified in paragraph 2, subparagraphs (a) and (b), of this article shall be applied in respect of any amendment submitted to the consideration of such a conference.

PROCEDURE FOR AMENDING ANNEX I

Article 11

1. Annex I to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

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

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned. The following shall be considered Contracting Parties directly concerned:

(a) In the case of inclusion of a new main line or modification of an existing main line, any Contracting Party whose territory is crossed by that line;

(b) In the case of inclusion of a new supplementary line or modification of an existing supplementary line, any Contracting Party contiguous to the requesting country, whose territory is crossed by the principal international line or lines with which the supplementary line, whether new or to be modified, is connected. Two Contracting Parties having in their respective territories the terminal points of a proposed ferry service on the principal line or lines specified above shall also be considered contiguous for the purposes of this paragraph.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be accepted if, within a period of six months following the date of its communication, none of the competent administrations of the Contracting Parties directly concerned notifies the Secretary-General of its objection to the amendment. If the administration of a Contracting Party states that its national law obliges it to subordinate its agreement to the grant of a specific authorization or to the approval of a legislative body, the competent administration shall not be considered as having consented to the amendment to annex I to this Agreement, and the proposed amendment shall not be accepted until such time as the said competent administration notifies the Secretary-General that it has obtained the required authorization or approval. If such notification is not made within a period of 18 months following the date on which the proposed amendment was communicated to the said competent administration or if, within the period of six months specified above, the competent administration of a Contracting Party directly concerned expresses an objection to the proposed amendment, that amendment shall be deemed not accepted.

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

PROCEDURE FOR AMENDING ANNEX II

Article 12

1. Annex II to this agreement may be amended by the procedure specified in this article.

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

3. If it is adopted by the majority of the members present and voting, and if this majority includes the majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General to the competent administrations of all the Contracting Parties for acceptance.

4. The amendment shall be accepted if, within a period of six months following the date of notification, less than one third of the competent administrations of the Contracting Parties notify the Secretary-General of their objection to the amendment.

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

NOTIFICATION OF THE ADDRESS OF THE ADMINISTRATION TO WHICH PROPOSED AMENDMENTS TO THE ANNEXES TO THE AGREEMENT ARE TO BE COMMUNICATED

Article 13

Each State shall, at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Agreement, inform the Secretary-General of the name and address of its administration to which proposed amendments to the annexes to this Agreement are to be communicated in conformity with articles 11 and 12 above.

DENUNCIATION AND SUSPENSION OF THE VALIDITY OF THE AGREEMENT

Article 14

Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of such notification.

Article 15

The application of this Agreement shall be suspended if the number of Contracting Parties is less than eight for any period of 12 consecutive months.

IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries, being duly authorized thereto, have signed this Agreement.

DONE at Geneva, this thirty-first day of May one thousand nine hundred and eighty-five, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

[For the signatures, see p. 127 of this volume.]

ANNEX I

RAILWAY LINES OF MAJOR INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of lines of major international importance

1. *Principal lines*, comprising reference lines and intermediate lines, called class-A lines, have two-digit numbers; *supplementary lines*, called class-B lines, have three-digit numbers.

2. North-south oriented reference lines have two-digit odd numbers ending in 5 and increasing from west to east. West-east oriented reference lines have two-digit even numbers ending in 0 and increasing from north to south. Intermediate lines have respectively two-digit odd and two-digit even numbers falling within the numbers of the reference lines between which they are located.

Class-B lines have three-digit numbers, the first digit being that of the nearest reference line to the north of the B-line concerned, the second being that of the nearest reference line to the west of the B-line concerned and the third being a serial number.

LIST OF RAILWAY LINES

I. *Numbering of lines at the Europe level**North-South*

- E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
- E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
- E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos- $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ -Madrid
- E 051 Calais-Paris
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-
Quévry-Feignies -Aulnoye-Paris- $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Marseille
- E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 43 Frankfurt (M)- $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg

- E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 451 Nürnberg-Passau-Wels
- E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 530 Nykøbing-Gedser
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Praha Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 551 Praha-Horní Dvůr-Šumperk-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wrocław-Chalupki
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most
- E 69 Budapest-Murakeresztúr-Kotoriba-Pragersko-Zidani-Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki
- E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat

West-East

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Čop-Lvov
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-
Karlsruhe -Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Wörgl-
Kufstein (Rosenheim - Freilassing) -Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-
Schwarzach St. Veit
Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stùrovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáu-Galati-Reni-Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankar-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino-Genova
- E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas

E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

II. *Numbering of lines at the national level*(*)

(1) *Portugal*

E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa

E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao(-Valencia de Alcántara)

(2) *Spain*

E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)

E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos- $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ -Madrid

E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

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

(3) *Ireland*

E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

(4) *United Kingdom*

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast
Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover

E 16 London-Harwich (-Hoek Van Holland)

(5) *France*

E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

E 051 Calais-Paris

E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris- $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Marseille

E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-
Dijon (-Vallorbe)

E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)

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

E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

E 50 Paris-Culoz (-Genève)

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

E 700 Lyon-Ambérieu

E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-(Ventimiglia)

(*) In the list of towns given below, it should be noted that the stations shown in brackets are located on other routes or outside the country concerned.

(6) *Netherlands*

- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
- E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

(7) *Belgium*

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
- E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 22 Zeebrugge-Brugge

(8) *Luxembourg*

- E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
- E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg

(9) *Federal Republic of Germany*

- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
- E 43 Frankfurt (M)- Heidelberg -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
München-Freilassing (-Salzburg)
- E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
- E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
- E 10 Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
- E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
- E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra (-Gerstungen)
- E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier- Karlsruhe - Mühlacker - Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)

(10) *Switzerland*

- E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)

- E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
- (11) *Italy*
 - E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
 - E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
 - E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
 - E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
 - E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
 - E 72 Torino-Genova
 - E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- (12) *Norway*
 - E 45 Oslo (-Kornsjø)
- (13) *Sweden*
 - E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 - E 53 Helsingborg-Hässelholm
 - E 55 Stockholm-Hässelholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 - E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
 - E 61 Stockholm-Hässelholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- (14) *Denmark*
 - E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (Puttgarden)
 - E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
- (15) *Austria*
 - E 43 (Freilassing-) Salzburg
 - E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 - E 451 (Nürnberg-Passau)-Wels
 - E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 - E 551 (Horní-Dvůrka-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 - E 65 (Břeclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 - E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 - E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim - Freilassing)
Schwarzach St. Veit
-Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom)
 - E 502 Bischofshofen-Selzthal
- (16) *German Democratic Republic*
 - E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
 - E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)

- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig
- (17) *Poland*
- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdąnsk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt (O))-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)
- (18) *Czechoslovakia*
- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-) Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno-(Komaróm)
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)
- (19) *Hungary*
- E 61 (Komárno) Komaróm-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
- (20) *Yugoslavia*
- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$

- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(21) *Greece*

- E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

(22) *Romania*

- E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
- E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara

(23) *Bulgaria*

- E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- E 660 Ruse-Kaspičan
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
- E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
- E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
- E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

(24) *Finland*

- E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

(25) *Union of Soviet Socialist Republics*

- E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
- E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
- E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
- E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
- E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 560 (Galati-) Reni-Benderi

(26) *Turkey*

- E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankara-Nusaybin - [Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

ANNEX II

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

Preliminary remarks

The *parameters* are summarized in table 1.

The values shown in column A of table 1 are to be regarded as important objectives to be reached in accordance with national railway development plans, and any divergence from these values should be regarded as exceptional.

Lines have been divided into two main categories:

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

(b) *New* lines to be built: within certain economic limits, the geometrical characteristics in particular may be freely selected; it is necessary to distinguish two subcategories:

- (i) Lines intended solely for *passenger* traffic (excluding goods traffic);
- (ii) Lines for *mixed* or combined traffic, for both passenger and goods services.

The parameters adopted in no way hinder technical progress: they are minimum requirements. A railway network may adopt more ambitious parameters if it considers this worth while.

By analogy, the specifications given in table 1 also apply, where appropriate, to ferry-boat services which are an integral part of the railway network.

TABLE I. INFRASTRUCTURE PARAMETERS FOR MAIN INTERNATIONAL RAILWAY LINES

	A Existing lines which meet the infrastructure requirements and lines to be improved or reconstructed	B New lines	
		B ₁ For passenger traffic only	B ₂ For passenger and goods traffic
1. Number of tracks	-	2	2
2. Vehicle loading gauge	UIC [*] / B	UIC C1	UIC C1
3. Minimum distance between track centres	4.0 m	4.2 m	4.2 m
4. Nominal minimum speed	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Authorized mass per axle:			
Locomotives (≤ 200 km/h)	22.5 t	-	22.5 t
Railcars and rail motor sets (≤ 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Carriages	16 t	-	16 t
Wagons ≤ 100 km/h	20 t	-	22.5 t
120 km/h	20 t	-	20 t
140 km/h	18 t	-	18 t
6. Authorized mass per linear metre	8 t	-	8 t
7. Test train (bridge design)	UIC 71	-	UIC 71
8. Maximum gradient	-	35 mm/m	12.5 mm/m
9. Minimum platform length in principal stations	400 m	400 m	400 m
10. Minimum useful siding length	750 m	-	750 m
11. Level crossings	None	None	None

* UIC: International Union of Railways.

1. Number of tracks

Main international lines must provide high capacity and allow precision timing of operation.

It is generally possible to meet both requirements only on lines with at least two tracks.

2. Vehicle loading gauge

This is the minimum loading gauge for main international lines.

On new lines, only a small marginal investment cost is normally incurred by adopting a high loading gauge, and the UIC C1 gauge has therefore been chosen.

The C1 gauge allows, for instance:

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

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

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

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

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

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

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

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

The transport of semi-trailers on recess wagons.

Most of the *existing* main international lines offer at least the UIC B gauge. In the ease of the others, improvement to this standard does not normally require major investment.

3. *Minimum distance between track centres*

This is the minimum distance between track centres for double-track main lines outside stations.

An increase in the distance between track centres presents the following advantages:

Decrease in the aerodynamic pressure when two trains pass each other, an advantage which increases in proportion to the speed;

Some relief from the constraints imposed in the transport of out-of-gauge loads;

Possibility of using high-powered mechanized equipment for track maintenance and renewal.

On *existing* double-track lines, and outside stations, the distance between track centres varies between 3.5 m and 4 m. When tracks are completely renewed, efforts should be made to increase the distance, with the aim of achieving a minimum distance of 4 m.

On *new* lines, the choice of a generous between-track distance normally entails only a limited marginal investment, at least outside tunnels and up to 4.2 m. A minimum distance between track centres of 4.2 m has therefore been selected. This is sufficient for high speeds up to 300 km/h (e.g., the new Paris — south-east high-speed line between Paris and Lyon).

4. *Nominal minimum speed*

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

On *existing* lines, maximum speeds are dependent upon the radius of the curves. The nominal minimum speed selected (160 km/h) is the general practice on sections with straight track or wide-radius curves. In some cases the layout and signalling can be improved, without excessive investment, to allow 160 km/h to be reached on some sections.

On *new* lines much higher nominal speeds can be adopted. The nominal speeds selected are those for new lines recently completed, under construction or at the planning stage.

The nominal speed is not the same as the commercial speed. The commercial speed is the distance between the origin and destination of a train divided by the total journey time, including intermediate stops.

5. *Authorized mass per axle*

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

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

Locomotives with a mass per axle of 22.5 tonnes; on lines which normally take a mass per axle of 20 tonnes, locomotives with a slightly higher mass per axle are tolerated because the ratio of the number of locomotive axles to the total number of axles is usually very low and the suspension of a locomotive causes less wear than that of a wagon;

Rail cars and rail motor sets with a mass per axle of 17 tonnes (this is the mass per axle of the French Railways TGV sets);

Carriages with a mass per axle of 16 tonnes (in existing and planned ordinary carriage stock, no carriage has or will have a mass per axle, when loaded, exceeding 16 tonnes);

Wagons with a mass per axle of 20 tonnes, which corresponds to UIC class C; for *new* mixed or combined traffic lines a wagon mass per axle of 22.5 tonnes up to 100 km/h has been adopted, in conformity with recent UIC decisions. The mass per axle limits of 20 tonnes for a speed of 120 km/h and 18 tonnes for a speed of 140 km/h are those set by the UIC regulations.

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

6. *Authorized mass per linear metre*

The authorized mass per metre of length over buffers of vehicles which international lines should be capable of accommodating has been set at 8 t, conforming to UIC class C4.

7. *Test train (bridge design)*

This is the minimum "test train" on which bridge design for international main lines should be based.

On *new* lines for *mixed* or *combined* traffic, the UIC 71 test train is used.

On *new* lines restricted to *passenger* traffic, no international standard has been laid down.

8. *Maximum gradient*

This is the gradient not to be exceeded on main international lines.

On *existing* lines, the gradient is a factor which it is virtually impossible to alter.

On *new* lines reserved for passenger traffic, the value 35 mm/m has been adopted (this is the standard used on the Paris — south-east high-speed line between Paris and Lyon).

On *new* lines for *mixed* or *combined* traffic, the value 12.5 mm/m has been adopted. This is the highest in any current national planning.

The gradient depends upon the length of the slope; the longer the slope the smaller the gradient and vice versa.

9. *Minimum platform length in principal stations*

The length of 400 m adopted by UIC has been chosen. A platform with a length of 400 m will take, for example:

A train consisting of a locomotive and 13 coaches 27.5 m long, or a locomotive and 14 coaches 26.4 m long;

A train consisting of two TGV sets as used on the Paris — south-east line.

A principal station platform length exceeding 400 m was not adopted, for two reasons:

“Passenger resistance” from passengers on foot, especially in dead-end stations;

Excessive investment costs, especially in modifying existing dead-end stations.

10. *Minimum useful siding length*

The minimum useful siding length on main international lines is significant only for goods trains.

The length of 750 m adopted by UIC was chosen. This permits the movement and stabling of goods trains of a gross hauled weight exceeding 5,000 tonnes in class C4 (8 gross tonnes per metre of length); moreover, a train of 1,500 hauled gross tonnes to be stabled on a 750 m siding has a mass of little more than 2 tonnes per metre of length.

11. *Level crossings*

New main international lines should be built without any road level crossings.

On *existing* main international lines, the systematic replacement of level crossings by over- or under-passes is planned, except in the few cases where such replacement is physically impossible.

MAP¹ OF RAILWAY LINES FORMING PART OF THE EUROPEAN NETWORK

This map provides, for information purposes only, a geographical picture of the routes followed by the railway lines defined in annex I to the Agreement, as they exist at the time of drawing up the Agreement.

Legend

The distinction between principal and supplementary lines on the entire European network has been decided by GREN (TRANS/SC2/GREN/2, paragraphs 4 and 5).

I. Thick continuous lines: principal lines whose route has been proposed by Governments

II. Thin continuous lines: supplementary lines whose route has been proposed by Governments

III. Dotted lines: ferry services.

¹ See insert in a pocket at the end of this volume.

ACCORD¹ EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER (AGC)

Les Parties contractantes,

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

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

Sont convenues de ce qui suit :

DÉFINITION ET ADOPTION DU RÉSEAU FERROVIAIRE INTERNATIONAL « E »

Article premier

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

Article 2

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

¹ Entré en vigueur le 27 avril 1989, soit 90 jours après la date à laquelle les Gouvernements de huit Etats avaient déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément au paragraphe 1 de l'article 6 :

<i>Etat</i>	<i>Date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation (A), d'approbation (AA) ou d'adhésion (a)</i>	
Allemagne, République fédérale d'..... (Avec déclaration d'application à Berlin-Ouest)	23 octobre	1987
France	27 janvier	1989 AA
Hongrie	26 juin	1987 AA
Pologne*	14 septembre	1988
République démocratique allemande*	22 mars	1988 a
République socialiste soviétique de Biélorussie*	1 ^{er} avril	1987 A
République socialiste soviétique d'Ukraine*	22 septembre	1987 A
Union des Républiques socialistes soviétiques*	10 mars	1987 A

* Voir p. 133 du présent volume pour les textes des réserves et déclarations faites lors de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion.

CONSTRUCTION ET AMÉNAGEMENT DES LIGNES DU RÉSEAU
FERROVIAIRE INTERNATIONAL « E »

Article 3

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

DÉSIGNATION DU DÉPOSITAIRE

Article 4

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

PROCÉDURE POUR LA SIGNATURE DE L'ACCORD ET POUR DEVENIR PARTIE

Article 5

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

2. Ces Etats pourront devenir parties au présent Accord par
a) signature, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
b) adhésion.

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

ENTRÉE EN VIGUEUR DE L'ACCORD

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau ferroviaire international « E » relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

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

LIMITES À L'APPLICATION DE L'ACCORD

Article 7

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de

la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

RÈGLEMENT DE DIFFÉRENDS

Article 8

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.

DÉCLARATION RELATIVE À L'ARTICLE 8

Article 9

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

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DU TEXTE PRINCIPAL

Article 10

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

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

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

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

3. A la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas *a* et *b* du paragraphe 2

ci-dessus sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE I

Article 11

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

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

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

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

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

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

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

PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE II

Article 12

1. L'annexe II du présent Accord pourra être amendée suivant la procédure définie dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe II du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.
4. L'amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins du tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.
5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de cette notification.

NOTIFICATION DE L'ADRESSE DE L'ADMINISTRATION À LAQUELLE DOIVENT ÊTRE COMMUNIQUÉES LES PROPOSITIONS D'AMENDEMENT DES ANNEXES DE L'ACCORD

Article 13

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

DÉNONCIATION DE L'ACCORD ET SUSPENSION DE SA VALIDITÉ

Article 14

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

Article 15

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

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet ont signé le présent Accord.

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

[*Pour les signatures, voir p. 127 du présent volume.*]

ANNEXE I

LIGNES DE CHEMIN DE FER QUI SONT TRÈS IMPORTANTES
DU POINT DE VUE INTERNATIONAL*Numérotation des lignes qui sont très importantes du point de vue international*

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

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

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

LISTES DES LIGNES FERROVIAIRES

I. *Numérotation des lignes à l'échelle européenne**Nord-Sud*

- E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
- E 05 Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
- E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos- $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ -Madrid
- E 051 Calais-Paris
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-
Quévy-Feignies -Aulnoye-Paris- $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Marseille
- E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Olten-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova
- E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
- E 43 Frankfurt (M)- $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg

- E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
- E 451 Nürnberg-Passau-Wels
- E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg
- E 53 Helsingborg-Hässleholm
- E 530 Nykøbing-Gedser
- E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Praha Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
- E 551 Praha-Horní Dvůr-Šumperk-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wrocław-Chalupki
- E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardstahl-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most
- E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani-Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki
- E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- Ouest-Est*
- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht

- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Čop-Lvov
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-
Karlsruhe -Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Wörgl-
Kufstein (Rosenheim - Freilassing) -Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-
Schwarzach St. Veit
Budapest-Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stürovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáu-Galati-Reni-Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankar-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino-Genova
- E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas

E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

II. *Numérotation des lignes à l'échelle nationale**)

(1) *Portugal*

E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa

E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao-(-Valencia de Alcántara)

(2) *Espagne*

E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)

E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos- $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ -Madrid

E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

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

(3) *Irlande*

E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

(4) *Royaume-Uni*

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast
Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover

E 16 London-Harwich (-Hoek Van Holland)

(5) *France*

E 05 Paris-Bordcaux-Hendaye (-Irún)

E 051 Calais-Paris

E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)

E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris- $\frac{\text{Dijon}}{\text{Le Creusot}}$ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Marseille

E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)

E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)

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

E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

E 50 Paris-Culoz (-Genève)

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

E 700 Lyon-Ambérieu

E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-(Ventimiglia)

*) Dans la liste ci-après, les gares indiquées entre parenthèses se trouvent sur d'autres itinéraires ou en dehors du pays en cause.

- (6) *Pays-Bas*
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
- E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
- E 16 (Harwich-) Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- (7) *Belgique*
- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
- E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
- E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- (8) *Luxembourg*
- E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
- E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg
- (9) *République fédérale d'Allemagne*
- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
- E 43 Frankfurt (M)- $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
- E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
- E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
- E 10 Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
- E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra (-Gerstungen)
- E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier- $\frac{\text{Karlsruhe - Mühlacker - Stuttgart}}{\text{Offenburg}}$
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- (10) *Suisse*
- E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)

- E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

(11) *Italie*

- E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
E 72 Torino-Genova
E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

(12) *Norvège*

- E 45 Oslo(-Kornsjø)

(13) *Suède*

- E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
E 53 Helsingborg-Hässleholm
E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

(14) *Danemark*

- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (Puttgarden)
E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) *Autriche*

- E 43 (Freilassing-) Salzburg
E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
E 451 (Nürnberg-Passau)-Wels
E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
E 551 (Horní-Dvůrka-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenhach (-Jesenice)
E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielhof Strass (-Sentilj)
E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl- Kufstein (-Rosenheim - Freilassing)
Schwarzach St. Veit
-Salzburg-Linz-Wien (-Hegyeshalom)
E 502 Bischofshofen-Selzthal

(16) *République démocratique allemande*

- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)

- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig

(17) *Pologne*

- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostřzyn-Ziecona Góra-Wroclaw-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt [O])-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

(18) *Tchécoslavaquie*

- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-) Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav v-Bratislava-Komárno-(Komaróm)
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)

(19) *Hongrie*

- E 61 (Komárno) Komaróm-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

(20) *Yougoslavie*

- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- E 69 (Murnkeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković-
Split
Sibenik

- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
 E 79 Beograd-Bar
 E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia-(-Idomeni)
 E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
 E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)
- (21) *Grèce*
 E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
 E 853 Larissa-Volos
 E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
- (22) *Roumanie*
 E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
 E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
 E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
 E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
 E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
 E 562 Bucuresti-Costanta
 E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara
- (23) *Bulgarie*
 E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
 E 951 Sindel-Karnobat
 E 660 Ruse-Kaspičan
 E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
 E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
 E 720 Plovdiv-Zimnitza-Karnobat-Burgas
 E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)
- (24) *Finlande*
 E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
- (25) *Union des Républiques socialistes soviétiques*
 E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
 E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 E 20 (Terespöl-) Brest-Moskva
 E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
 E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
 E 560 (Galati-) Reni-Benderi

(26) *Turquie*

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

E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]

E 704 Ankara-Nusaybin - [Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

ANNEXE II

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES
DE CHEMIN DE FER*Remarques préliminaires*

Les *paramètres* sont résumés dans le tableau I.

Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau I doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

On distingue deux grandes catégories de lignes :

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

b) Les lignes *nouvelles*, à construire; entre certaines limites d'ordre économique, on peut choisir librement leurs caractéristiques notamment géométrique; il a été nécessaire de distinguer deux sous-catégories :

- i) Les lignes destinées uniquement au transport des *voyageurs* (à l'exclusion des transports de marchandises);
- ii) Les lignes à trafic *mixte* ou *mélangé*, destinées aux transports de voyageurs et de marchandises.

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

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

TABLEAU I. PARAMÈTRES D'INFRASTRUCTURE DES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER

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

* UIC = Union internationale des chemins de fer.

1. Nombre de voies

Les grandes lignes internationales doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies.

2. Gabarit des véhicules

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

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

Le gabarit C1 permet notamment :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3. *Entraxe minimal des voies*

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

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

Diminution de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains; cet avantage s'accroît proportionnellement à la vitesse;

Allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles dépassant le gabarit;

Possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien et le renouvellement des voies.

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

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

4. *Vitesse minimale de définition*

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

Sur des lignes *existantes*, les vitesses maximales sont fonction du rayon des courbes. La vitesse minimale de définition retenue (160 km/h) est de règle sur les sections en tracé

rectiligne et dans les courbes de grand rayon. Dans certains cas, le tracé et la signalisation peuvent être améliorés sans investissements trop importants pour permettre d'atteindre 160 km/h sur quelques sections.

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

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

5. *Masse autorisée par essieu*

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

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

Des locomotives ayant une masse par essieu de 22,5 t; sur les lignes qui admettent en général une masse par essieu de 20 t, on tolère des locomotives ayant une masse par essieu un peu plus élevée, parce que le rapport du nombre d'essieux de locomotive au nombre total d'essieux est en général très faible et parce que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon;

Des automotrices et des rames automotrices ayant une masse par essieu de 17 t (masse par essieu des rames TGV de la Société nationale des chemins de fer français);

Des voitures ayant une masse par essieu de 16 t (dans le parc banal, aucune voiture n'a ni n'aura une masse par essieu en charge supérieure à 16 t);

Des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; sur les lignes *nouvelles* à trafic mixte ou mélangé, on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h et à 18 t pour 140 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

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

6. *Masse autorisée par m linéaire*

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

7. *Train type pour le calcul des ponts*

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

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

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

8. *Déclivité maximale*

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

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

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

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

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

9. *Longueur minimale des quais des grandes gares*

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

Un train composé d'une locomotive et de 13 voitures de 27,50 m, ou d'une locomotive et de 14 voitures de 26,40 m;

Un train composé de deux rames TGV du type Paris-Sud-Est.

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

La « distance de refus » du voyageur piéton, en particulier dans les gares en cul-de-sac;

Un investissement trop élevé, en particulier pour la transformation des gares en cul-de-sac existantes.

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

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

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

11. *Passage à niveau*

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

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

CARTE¹ des lignes de chemin de fer faisant partie du réseau européen

Cette carte constitue, à titre documentaire seulement, une illustration géographique des itinéraires suivis par les lignes ferroviaires définies à l'annexe I de l'Accord, tels que ces itinéraires existent au moment de l'établissement dudit Accord.

Légende :

La distinction entre lignes principales et lignes complémentaires pour tout le réseau européen a été décidée par le GREN (TRANS/SC2/GREN/2, par. 4 et 5).

I. Trait épais continu : ligne principale dont l'itinéraire a été proposé par les gouvernements.

II. Trait fin continu : ligne complémentaire dont l'itinéraire a été proposé par les gouvernements.

III. Pointillé : liaisons par ferry.

¹ Voir hors-texte dans une pochette à la fin du présent volume.

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О МЕЖДУНАРОДНЫХ МАГИСТРАЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ (СМЖЛ)

Договаривающиеся стороны,

сознавая необходимость облегчения и развития в Европе международного железнодорожного сообщения,

полагая, что для развития связей между европейскими странами необходим скоординированный план строительства и оборудования железных дорог, удовлетворяющих требованиям международного сообщения в будущем,

договорились о нижеследующем:

ОПРЕДЕЛЕНИЕ И ПРИНЯТИЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ «Е»

Статья 1

Договаривающиеся стороны принимают предлагаемый план железнодорожной сети, именуемой ниже «Международной железнодорожной сетью «Е»», описание которой приведено в приложении I к настоящему Соглашению, в качестве скоординированного плана строительства и оборудования железнодорожных линий, имеющих большое международное значение, который они намерены выполнять в рамках своих внутригосударственных программ в соответствии со своими законодательствами.

Статья 2

Международная железнодорожная сеть «Е» представляет собой систему основных и второстепенных линий. Основными линиями являются «магистральные железные дороги», по которым уже в настоящее время производится большой объем международных перевозок, или которые приобретут большое значение в ближайшем будущем; второстепенными линиями являются те линии, которые, дополняя в настоящее время сеть основных линий, смогут обеспечить международные железнодорожные перевозки большого объема только в отдаленном будущем.

СТРОИТЕЛЬСТВО И ОБОРУДОВАНИЕ ЛИНИЙ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ «Е»

Статья 3

Магистральные линии международной железнодорожной сети «Е», упомянутые в статье 2, отвечают техническим параметрам, приведенным в приложении II к настоящему Соглашению, или должны быть приведены в соответствие с положениями этого приложения в ходе будущих работ по модернизации линий в рамках внутригосударственных программ.

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕПОЗИТАРИЯ

Статья 4

Депозитарием настоящего Соглашения является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

ПРОЦЕДУРА ПОДПИСАНИЯ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ И ПРОЦЕДУРА, НЕОБХОДИМАЯ ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ СТАТЬ СТОРОНОЙ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

Статья 5

1. Настоящее Соглашение открыто для подписания в Женеве Государствами, которые либо являются членами Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, либо допущены к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 Положения о круге ведения этой Комиссии, с 1 сентября 1985 г. до 1 сентября 1986 г.

2. Эти государства могут стать сторонами настоящего Соглашения путем:

- a) подписания, за которым следует ратификация, принятие или одобрение; или
- b) присоединения.

3. Ратификация, принятие, одобрение или присоединение осуществляются путем передачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций документа, составленного в должной форме.

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

Статья 6

1. Настоящее Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней с того дня, в который правительства восьми Государств сдадут на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении при условии, что одна или несколько линий международной железнодорожной сети «Е» непрерывно соединяют территории по крайней мере четырех Государств, сдавших на хранение подобный документ. При невыполнении этого условия Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, одобрении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

2. В отношении каждого Государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, одобрении или присоединении после даты, начиная с которой исчисляется срок 90 дней, указанный в пункте 1 настоящей статьи, Соглашение вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

ОГРАНИЧЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

Статья 7

Никакое положение настоящего Соглашения не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые создавшимся положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения

своей внешней или внутренней безопасности. Эти меры, которые должны носить временный характер, немедленно доводятся до сведения депозитария с указанием их характера.

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

Статья 8

1. Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Соглашения, который Стороны в споре не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается в арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник спор, и передается соответственно одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию Сторон в споре. Если в течение трех месяцев со дня представления просьба о рассмотрении дела в арбитраже Стороны в споре не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, любая из этих Сторон может обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.

2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон в споре.

ЗАЯВЛЕНИЕ ОТНОСИТЕЛЬНО СТАТЬИ 8

Статья 9

Каждое государство может при подписании настоящего Соглашения или при сдаче на хранение ратификационной грамоты или документа о принятии, одобрении или присоединении заявить, что оно не считает себя связанным статьей 8 настоящего Соглашения.

ПРОЦЕДУРЫ ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В ОСНОВНОЙ ТЕКСТ НАСТОЯЩЕГО СОГЛАШЕНИЯ

Статья 10

1. В основной текст настоящего Соглашения могут вноситься поправки в соответствии с любой из процедур, указанных в настоящей статье.

2. *a)* По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправок в основной текст настоящего Соглашения рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

b) В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании и если такое большинство включает большинство в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку всем Договаривающимся сторонам для ее принятия.

c) В случае принятия поправки большинством в две трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны, и поправка вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня такого уведомления. Поправка вступает в силу в отношении всех Догова-

ривающихся сторон, за исключением тех, которые перед вступлением ее в силу заявили о том, что они не принимают эту поправку.

3. По просьбе по крайней мере одной трети Договаривающихся сторон Генеральный секретарь созывает конференцию, на которую приглашаются Государства, указанные в статье 5. Процедура, описанная в подпунктах *a)* и *b)* пункта 2 настоящей статьи, применяется в отношении любой поправки, представленной на рассмотрение такой конференции.

ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЕ I

Статья 11

1. В приложение I к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение I к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон. Непосредственно заинтересованными Договаривающимися сторонами считаются:

a) В случае включения новой или изменения существующей основной международной линии — каждая Договаривающаяся сторона, по территории которой проходит данная линия;

b) В случае включения новой или изменения существующей дополнительной международной линии — каждая Договаривающаяся сторона, граничащая с подавшей заявку страной, по территории которой проходит (ят) основная(ые) международная(ые) линия(п), с которой(ыми) соединена новая или подлежащая изменению дополнительная международная линия. Для целей настоящего пункта граничащими считаются также две Договаривающиеся стороны, на территории которых находятся конечные пункты паромного маршрута, предусмотренного трассой упомянутой(ых) выше основной(ых) международной(ых) линией(ий).

4. Любая предложенная поправка, сообщение о которой разослано в соответствии с положениями пункта 3 настоящей статьи, принимается, если в течение шестимесячного срока со дня этого сообщения ни одна из компетентных администраций непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомляет Генерального секретаря о том, что она возражает против этой поправки. Если администрация какой-либо Договаривающейся стороны заявит, что, по национальному законодательству, ее согласие зависит от получения специального разрешения или от одобрения законодательного органа, то согласие упомянутой администрации на внесение изменений в приложение I к настоящему Соглашению считается данным и предложенная поправка считается принятой лишь тогда, когда указанная администрация уведомит Генерального секретаря о том, что требуемое разрешение или одобрение получено. Если это уведомление не будет сделано в течение 18 месяцев со времени препровождения

предложенной поправки указанной компетентной администрацией или если в течение указанного выше шестимесячного срока компетентная администрация непосредственно заинтересованной Договаривающейся стороны представит возражение против предлагаемой поправки, то эта поправка будет считаться не принятой.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца со дня этого уведомления.

ПРОЦЕДУРА ВНЕСЕНИЯ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЕ II

Статья 12

1. В приложение II к настоящему Соглашению могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, предусмотренной в настоящей статье.

2. По просьбе какой-либо Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение II к настоящему Соглашению рассматривается Рабочей группой по железнодорожному транспорту Европейской экономической комиссии.

3. В случае одобрения поправки большинством членов, присутствующих и участвующих в голосовании, и если такое большинство включает большинство присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон, Генеральный секретарь направляет поправку компетентным администрациям всех Договаривающихся сторон для ее принятия.

4. Поправка принимается, если в течение шестимесячного срока со дня уведомления менее одной третью компетентных администраций Договаривающихся сторон уведомляют Генерального секретаря о своем возмущении против поправки.

5. Генеральный секретарь уведомляет все Договаривающиеся стороны о любой принятой поправке, которая вступает в силу через три месяца со дня такого уведомления.

СООБЩЕНИЕ АДРЕСА АДМИНИСТРАЦИИ, КОТОРОЙ ДОЛЖНЫ НАПРАВЛЯТЬСЯ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
О ВНЕСЕНИИ ПОПРАВОК В ПРИЛОЖЕНИЯ К НАСТОЯЩЕМУ СОГЛАШЕНИЮ

Статья 13

Каждое государство в момент подписания, ратификации, принятия или одобрения настоящего Соглашения или присоединения к нему сообщает Генеральному секретарю название и адрес своей администрации, которой должны направляться, в соответствии с положениями статей 11 и 12 настоящего Соглашения, предложения о внесении поправок в приложения к настоящему Соглашению.

ДЕНОНСАЦИЯ СОГЛАШЕНИЯ И ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ ЕГО ДЕЙСТВИЯ

Статья 14

Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящее Соглашение путем письменного уведомления, адресованного Генеральному

секретарю. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем этого уведомления.

Статья 15

Применение настоящего Соглашения может быть приостановлено, если число Договаривающихся сторон составляет в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее восьми.

В Удостоверение чего должным образом на то уполномоченные представители подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Женеве тридцать первого мая тысяча девятьсот восемьдесят пятого года в одном экземпляре на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.

[For the signatures, see p. 127 of this volume. — Pour les signatures, voir p. 127 du présent volume.]

ПРИЛОЖЕНИЕ I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ЛИНИИ, НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫЕ С МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ

Нумерация железнодорожных линий, наиболее важных с международной точки зрения

1. *Магистральные железнодорожные линии*, включающие основные и промежуточные линии, называемые линиями категории А, имеют двузначные номера; *дополнительные железнодорожные линии*, называемые линиями категории В, имеют трехзначные номера.

2. Основные железнодорожные линии северо-южного направления имеют двузначные нечетные номера, оканчивающиеся цифрой 5 и возрастающие с запада на восток. Основные железнодорожные линии восточно-западного направления имеют двузначные четные номера, оканчивающиеся цифрой 0 и возрастающие с севера на юг. Промежуточные железнодорожные линии имеют соответственно двузначные нечетные и четные номера, заключенные между номерами тех основных железнодорожных линий, между которыми они расположены.

3. Железнодорожные линии категории В имеют трехзначные номера, первая цифра которых совпадает с номером ближайшей основной железнодорожной линии, расположенной к северу от данной железнодорожной линии В, вторая цифра совпадает с номером ближайшей основной железнодорожной линии, расположенной к западу от данной железнодорожной линии В, а третья цифра является порядковым номером.

ПЕРЕЧЕНЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ

I. *Нумерация линий европейской железнодорожной сети**Север-Юг*

- E 03 Глазго-Страйрар-Лари-Белфаст-Дублин-Холихед-Кру-Лондон-Фолкстон-Дувр
- E 05 Лиссабон-Коимбра-Вилар Формозу-Фуентес-де-Оноро-Медина-дель-Кампо-Бургос-Ирун-Бордо-Париж
- E 07 Париж-Бордо-Андай-Ируи-Бургос-^{Авила}
Аранда - де - Дуэро - Мадрид
- E 051 Кале-Париж
- E 053 Мадрид-Кордова-Бобадилья-Альхеснас
- E 15 Амстердам-Гаага-Роттердам-Росендал-Аитверпей-Брюссель-Кеви-Феньи-Олиуа-Париж-^{Дижон}
Ле - Крезю - Лион-Авиьон-Тараскон-Марсель
- E 23 Дюнкерк-Олуа-Тьонвиль-Мец-Фруар-Туль-Кюльмон-Шалендр-Дижон-Валлорб-Лозанна-Бриг
- E 25 Брюссель-Арлон-Стерпеник-Клайнбеттинген-Люксембург-Беттамбург-Тьонвиль-Мец-Страсбург-Мюлуз-Базель-Ольтен-Бери-Бриг-Домодоссала-Ро-Милан-Генуя
- E 27 Льеж-Гуви-Труавьерж-Люксембург

- Е 35 Амстердам-Утрехт-Арнем-Эммерих-Дуйсбург-Дюссельдорф-Кельн-Майнц-Мангейм-Карлсруэ-Базель-Ольтеи-Кьяссо-Милан-Болонья-Флоренция-Рим-Неаполь-Салерно-Мессина
- Е 43 Франкфурт-на-Майне- $\frac{\text{Гейдельберг}}{\text{Мангейм}}$ -Брухзаль-Штутгарт-Ульм-Аугсбург-Мюнхен-Фрайлассинг-Зальцбург
- Е 45 Осло-Корншо-Гетеборг-Хельсингборг-Хельсингер-Коненгаген-Нюкебинг-Редби-Путгарден-Гамбург-Ганновер-Бebra-Гэмюнден-Нюрнберг-Аугебург-Мюнхен-Куфштейн-Вергль-Исбрук-Бреннер-Верона-Болонья-Анкона-Фоджа-Бари
- Е 451 Нюрнберг-Пассау-Вельс
- Е 51 Гедсер-Росток-Берлин/Зеддин-Лейпциг-Плауэн-Гутенфюрст-Хоф-Нюрнберг
- Е 53 Хельсингборг-Хеслехольм
- Е 530 Нюкебинг-Гедсер
- Е 55 Стокгольм-Хеслехольм-Мальме-Треллерборг-Засниц-Хафен-Штральзунд-Берлин/Зеддин-Дрезден-Бад Шандау-Дечин-Прага-Линц-Зальцбург-Шварцах-Санкт Фейт-Филлах-Арнольдштейн-Тарвизио-Удине-Венеция-Болонья
- Е 551 Прага-Горни Двориште-Зуммерау-Линц-Зельцтал-Санкт-Михаэль
- Е 59 Мальме-Истад-Свиноуйсце-Щецин-Костшинь-Гура-Вроцлав-Халупки-Острава
- Е 61 Стокгольм-Хеслехольм-Мальме-Треллеборг-Засниц Хафен-Штральзунд-Берлин/Зеддин-Дрезден-Бад Шандау-Дечин-Нимбург-Колин-Брно-Бржецлав-Братислава-Комарно-Комаром-Будапешт
- Е 63 Жилнна-Братнслава
- Е 65 Гдыня-Гданьск-Варшава-Катовице-Зебжидовице-Петровице у. Карвина-Острава-Бржецлав-Бернхардшталь-Вена-Земмеринг-Брук-на-Муре-Клагенфурт-Филлах-Розенбах-Есенице-Любляна-Пивка-Риека
- Е 67 Брук-на-Муре-Грац-Шпильфельд-Штрас-Марибор-Зидани Мост
- Е 69 Будапешт-Муракерестур-Которнба-Прагерско-Зидани Мост-Любляна-Дивача-Копер
- Е 71 Будапешт-Муракерестур-Дьекенеш-Ботово-Копривница-Загреб-Карлавац-Риека
- Е 751 Загреб-Суња-Книн-Петровац- $\frac{\text{Сплит}}{\text{Шибеннк}}$
- Е 771 Суботница-Вннковцы-Стриживойна-Врполе-Сараево-Кардельево
- Е 79 Белград-Бар
- Е 85 Будапешт-Келебия-Суботица-Белград- $\frac{\text{Ннш}}{\text{Кралево}}$ -Скопье-Гевгелия-Идомени-Салонки-Афнны
- Е 851 Львов-Вадул Сирет-Висани-Паскани
- Е 853 Лариса-Волос
- Е 855 София-Кулата-Промашон-Салоникн

- E 95 Москва-Киев-Бендеры-Унгены-Иаси-Паскани-Бузэу-Плоешти-
Бухарест-Виделе-Джурджу-Русе-Гориа-Димитровград
- E 951 Синдел-Карнобат

Запад-Восток

- E 10 Остенде-Брюссель-Льеж-Ахен-Кельн-Дюссельдорф-Дортмунд-
Мюистер-Оснабрюк-Бремен-Гамбург-Любек-Ханко-Хельсинки-
Рихимяки-Кувола-Вайниккала-Лужайка-Ленинград-Москва
- E 16 Лондон-Харуич-Хук ван Холланд-Роттердам-Утрехт
- E 18 Гамбург-Бюхен-Шванейде-Берлин/Зеддин
- E 20 Остенде-Брюссель-Льеж-Ахен-Кельн-Дуйсбург-Дортмунд-Ганновер-
Хельмштедт-Мариенборн-Берлин/Зеддин-Франкфурт-на-Одере-
Куновнице-Познань-Варшава-Тересполь-Брест-Москва
- E 22 Зебрюгге-Брюгге
- E 30 Дрезден-Горлиц-Згожелец-Вроцлав-Катовице-Краков-Пшемьсль-
Медыка-Мостиска-Львов-Киев-Москва
- E 32 Франкфурт-Ханау-Флиден-Бebra-Герштунген-Лейпциг
- E 40 Гавр-Париж-Лерувиль-Онвиль-Мец-Ремийи-Форбах-Саарбрюкеи-
Людвигсхафен-Мангейм-Франкфурт-иа-Майне
Гемюндеи-Нюрнберг-Ширдинг-Хеб-Пльзень-Прага-Колнн-Острада-
Жилина-Попрад-Татры-Кошице-Черна-иад-Тисой-Чоп-Львов
- E 400 Франкфурт-на-Майне-Гемюнден
- E 42 Париж-Лерувиль-Нанси-Сарбург-Реден-Страсбург-Кельн-
Аппенвейер-Карлсруэ-Мюлаккер-Штутгарт
Оффеибург
- E 46 Майнц-Франкфурт-иа-Майне
- E 50 Париж-Кюлоз-Жеиева-Лозанна-Берн-Цюрих-Бухс-Инсбрук-Вергель-
Куфштейи (Розенгейм - Фрейлассинг-Зальцбург-Линц-Вена-
Шварцах-Санкт - Фейт
Хедьешалом-Будапешт-Мишкольц-Ньиредьхаза-Захоиь-Чоп-Львов-
Киев-Москва
- E 502 Бишофсхофен-Зельцталъ
- E 52 Братислава-Нове-Замки-Штурово-Соб-Будапешт-Цеглед-
Сольнок-Дебрецен-Ньиредьхаза
- E 54 Арад-Дева-Тейюс-Винатори-Брашов-Бухарест
- E 56 Будапешт-Ракош-Уйсас-Сольнок-Лекешхаза-Куртич-Арад-Тимишоара-
Крайова-Бухарест
- E 560 Бузэу-Галаци-Рени-Беидеры
- E 562 Бухарест-Коистанца
- E 66 Белград-Вршац-Стамора-Моравица-Тимишоара
- E 660 Русе-Каспикан
- E 680 София-Мездра-Горна-Каспикан-Синдель-Варна

- E 70 Париж-Макон-Амберье-Кюлоз-Модан-Турин-Ро-Милан-Верона-Триест-Вилла Онична-Сежана-Любляна-Зидани Мост-Загреб-Белград-Ниш-Димитровград-Драгоман-София-Пловдив-Димитровград-Свиленград-Капикуле-Стамбул-Хайдарпава-Анкара
- E 700 Лион-Амберье
- E 702 Анкара-Капикой-(Рази (Иран))
- E 704 Анкара-Нузайбин-(Камишли(Сирийская Арабская Реснублика)-Телль Кочек (Ирак))
- E 72 Турии-Женева
- E 720 Пловдив-Зимница-Карнобат-Бургас
- E 90 Лиссабон-Энтрокаменту-Валенсия-де-Алькантара-Мадрид-Барселона-Порт Боу-Сербер-Нарбонн-Тараскон-Марсель-Ментона-Вентимилья-Генуя-Пиза-Ливорно-Рим

II. *Нумерация железнодорожных линий национального значения**

1. *Португалия*

- E 05 (Фуэнтес-де-Оноро) Внлар Формозу-Коимбра-Лиссабон
- E 90 Лиссабон-Энтрокаменту-Марван(-Валенсия де Алькантара)

2. *Испания*

- E 05 (Андай) Ирун-Бургос-Медина-дель-Кампо-Фуэнтес-де-Оноро (-Вилар Формозу)
- E 07 (Андай) Ирун-Бургос- $\frac{\text{Авила}}{\text{Аранда - де - Дуэро}}$ -Мадрид
- E 053 Мадрид-Кордова-Бобадилья-Альхесирас
- E 90 (Марван-) Валенсия де Алькантара-Мадрид-Барселона-Порт Боу (-Сербер)

3. *Ирландия*

- E 03 (Ларн-Белфаст)-Дублин

4. *Соединенное Королевство*

- E 03 Глазго-Странрар-Ларн-Белфаст
Холихед-Кру-Лондон-Фолкстон-Дувр
- E 16 Лондон-Харунч (-Хук ван Холланд)

5. *Франция*

- E 05 Париж-Бордо-Андай (-Ирун)
- E 051 Кале-Париж
- E 07 Париж-Бордо-Андай (-Ирун)

* В перечне нижеприводимых городов станции, названия которых указаны в скобках, находятся на других линиях или за пределами данной страны).

- E 15 (Кеви-) Феньи-Олнау-Париж- $\frac{\text{Дижон}}{\text{Ле Крезо}}$ -Лион-Авиньон-Тараскон-Марсель
- E 23 Дюнкерк-Олнау-Тьонвиль-Мец-Фруар-Туль-Кюльмон-Шалендре-Дижон (-Валлорб)
- E 25 (Беттамбург-) Тьонвиль-Мец-Страсбург-Мюлуз (-Базель)
- E 40 Гавр-Париж-Лерувиль-Онвиль-Мец-Ремийи-Форбах (-Саарбрюкен)
- E 42 Париж-Лерувиль-Нанси-Сарсбург-Реден-Страсбург (-Кельн)
- E 50 Париж-Кюлоз (-Женева)
- E 70 Париж-Макон-Амберье-Кюлоз-Модан (-Турин)
- E 700 Лион-Амберье
- E 90 (Порт Боу-) Сербер-Нарбон-Тараскон-Марсель-Ментона (-Вентимилья)

6. *Нидерланды*

- E 15 Амстердам-Гаага-Роттердам-Розендаль (-Антвернен)
- E 35 Амстердам-Утрехт-Арнем (-Эммерих)
- E 16 (Харуич-) Хук ван Холланд-Роттердам-Утрехт

7. *Бельгия*

- E 10 Остеиде-Брюссель-Льеж (-Ахен)
- E 15 (Розенталь-) Антверпен-Брюссель-Кевн (-Феньи)
- E 25 Брюссель-Арлон-Стерпеник (-Клайнбеттинген)
- E 27 Льеж-Гуви (-Труавьерж)
- E 20 Остенде-Брюссель-Льеж (-Ахен)
- E 22 Зебрюгге-Брюгге

8. *Люксембург*

- E 25 (Стерпеник-) Клайнбеттинген-Люксембург-Беттамбург (-Тьонвиль)
- E 27 (Гуви-) Труавьерж-Люксембург

9. *Федеративная Республика Германии*

- E 35 (Арнем-) Эммерих-Дуйсбург-Дюссельдорф-Кельн-Майнц-Мангейм-Карлсруэ (-Базель)
- E 43 Франкфурт-на-Майне- $\frac{\text{Гейдельберг}}{\text{Майнгейм}}$ -Брухзаль-Штутгарт-Ульм-Аугсбург-Мюнхен-Фрейлассинг (-Зальцбург)
- E 45 (Редби-) Путтарден-Гамбург-Ганновер-Бebra-Гемюнден-Нюрнберг-Аугсбург-Мюнхен-Куфштейн (-Вергель)
- E 451 Нюрнберг-Пассау (-Вельс)
- E 51 (Гютенфюрст-) Хоф-Нюрнберг
- E 10 Льеж-Ахен-Кельн-Дюссельдорф-Дортмунд-Мюнстер-Оснабрюк-Бремен-Гамбург-Любек (-Ханко)

- Е 18 Гамбург-Бюхен (-Шванхейде)
Е 20 (Льеж-) Ахен-Кельн-Дуйсбург-Дортмунд-Ганновер-Хельмштед (-Марненборн)
Е 32 Франкфурт-Ханау-Флнден-Бсбра (-Герштунген)
Е 40 (Форбах-) Саарбрюккен-Людвнгсхафен-Мангейм-Франкфурт-на-Майне Гемюнден-Нюрнберг-Шнрдинг (-Шеб)
Е 400 Франкфурт-на-Майне-Гемюнден
Е 42 (Страсбург-) Кель-Аппенвейер-Карлсруэ-Мюлаккер- Штутгарт
Оффенбург
Е 46 Майнц-Франкфурт-на-Майне
10. *Швейцария*
Е 23 (Дижои-) Валлорб-Лозаниа-Бриг
Е 25 (Мюлуз-) Базель-Ольтен-Берн-Бриг (-Домодосола)
Е 35 (Карлсруэ-) Базель-Ольтен-Кьяссо (-Милан)
Е 50 (Кюлоз-) Женева-Лозанна-Берн-Цюрнх-Бухс (-Инсбрук)
11. *Италия*
Е 25 (Бриг-) Домодосола-Ро-Мнлан-Генуя
Е 35 (Кьяссо-) Мнлан-Болонья-Флоренция-Рим-Неаполь-Салерно-Мессина
Е 45 (Инсбрук-) Бренnero-Верона-Болонья-Анкана-Фоджня-Барн
Е 55 (Арнольдштайн-) Тарвнзио-Удине-Венеция-Болонья
Е 70 (Модан-) Турин-Ро-Мнлан-Верона-Триест-Вилла Опичнна (-Сежана)
Е 72 Турин-Генуя
Е 90 (Ментон-) Вентнмнля-Генуя-Пиза-Ливорно-Рим
12. *Норвегия*
Е 45 Осло- (-Корншо)
13. *Швеция*
Е 45 (Корншо-) Гетеборг-Хельсннгборг (-Хельснгер)
Е 53 Хельсингборг-Хесслехольм
Е 55 Стокгольм-Хесслехольм-Мальме-Треллеборг (-Засниц Хафен)
Е 59 Мальме-Истад (-Щецин)
Е 61 Стокгольм-Хесслехольм-Мальме-Треллеборг (-Засиц Хафен)
14. *Дания*
Е 45 (Хельсингборг-) Хельсингор-Копенгаген-Ньюкобинг-Редби (-Путгарден)
Е 530 Ньюкобинг-Гедсер (-Росток)
15. *Австрия*
Е 43 (Фрейлассннг-) Зальцбург
Е 45 (Мюнхен-) Куфштейн-Вергль-Инсбрук (-Бреннер)

- Е 451 (Нюрнберг-Пассау) -Вельс
- Е 55 Линц-Зальцбург-Шварцах-Санкт Фейт-Филлах-Арнольдштейн (-Тарвизно)
- Е 551 (Горни Двориште-) Зуммерау-Линц-Зельцталь-Санкт-Михаэль
- Е 65 (Бржецлав-) Бернхардшталь-Вена-Земмеринг-Брук-на-Муре-Клагенфурт-Филлах-Розенбах (-Есенице)
- Е 67 Брук-на-Муре-Грац-Шпильфельд-Штрас (-Сентиль)
- Е 50 (Бухс-) Инсбрук-Вергль-Куфштейн (-Розенгейм - Фрейлассинг)
Шварпах-Санкт -Фейт
-Зальцбург-Линц-Вена (-Хедьешхалом)
- Е 502 Бишофсхофен-Зельцталь
16. *Германская Демократическая Республика*
- Е 51 (Гедзер-) Росток-Берлин/Зеддин-Лейпциг-Плауэн-Гутенфюрст (-Хоф)
- Е 55 (Треллеборг-) Засниц-Хафен-Штральзунд-Берлин/Зеддин-Дрезден-Бад Шандау (-Дечин)
- Е 61 (Треллеборг-) Засниц Хафен-Штральзунд-Берлин/Зеддин-Дрезден-Бад Шандау (-Дечин)
- Е 18 (Бюхен-) Шванхейде-Берлин/Зеддин
- Е 20 (Хельмштедт-) Марьенборн-Берлин/Зеддин-Франкфурт-на-Одере (-Куновице)
- Е 30 Дрезден-Герлиц (-Згоржелец)
- Е 32 (Бобра-) Герштунген-Лейпциг
17. *Польша*
- Е 59 Свиноуйсце-Щецин-Костржин-Зелена Гура-Вроцлав-Ополе-Халунки
- Е 65 Гдыня-Гданьск-Варшава-Катовице-Зебжидовице (-Петровице у. Карвина)
- Е 20 (Франкфурт-на-Одере-) Куновице-Познань-Варшава-Тересполь (-Брест)
- Е 30 (Герлиц-) Згоржелец-Вроцлав-Катовице-Краков-Пшемысль-Медыка (-Мостиска)
18. *Чехословакия*
- Е 55 (Бад Шандау-) Дечин-Прага
- Е 551 Прага-Горни Двориште (-Зуммерау)
- Е 61 (Бад Шандау-) Дечин-Нимбург-Колин-Брно-Бржецлав-Братислава-Комарно (-Комаром)
- Е 63 Жилина-Братислава
- Е 65 (Зебжидовице-) Петровице у. Карвина-Острава-Бржецлав (-Бернхардшталь)
- Е 40 (Ширндинг-) Хеб-Пльзень-Прага-Колин-Отсрава-Жилина-Попрад-Татри-Кошице-Черна-над-Тисой (-Чоп)
- Е 52 Братислава-Нове Замки-Штурово (-Соб)

19. *Венгрия*

- Е 61 (Комарно-) Комаром-Будапешт
- Е 69 Будапешт-Муракерестур (-Коториба)
- Е 71 Будапешт-Муракерестур-Дьекенеш (-Ботово-Копровница)
- Е 85 Будапешт-Келебня (-Суботица)
- Е 50 (Вена-) Хедьешхалом-Будапешт-Мишкольц-Ньиредьхаза-Захонь (-Чоп)
- Е 52 (Штурово-) Соб-Будапешт-Цеглед-Сольнок-Дебрецеп-Ньиредьхаза
- Е 56 Будапешт-Ракош-Уйсас-Сольнок-Лекешхаза (-Куртнич)

20. *Югославия*

- Е 65 (Розенбах-) Есеице-Любляна-Пивка-Риека
- Е 67 (Шпильфельд Штрас-) Сснтиль-Марибор-Зидани Мост
- Е 69 (Муракерестур-) Коториба-Прагерско-Зидани Мост-Любляна-Дивача-Копер
- Е 71 (Дьекенеш-) Ботово-Копровница-Загреб-Риека
- Е 751 Загреб-Суня-Книн-Петровац- $\frac{\text{Сплиг}}{\text{Шибеннк}}$
- Е 771 Суботица-Винковци-Стрнживойна-Врполе-Сараево-Кардельево
- Е 79 Белград-Бар
- Е 85 (Келебия-) Суботица-Белград- $\frac{\text{Нш}}{\text{Кралево}}$ -Скопье-Гевгелия (-Идомени)
- Е 66 Белград-Вршац (-Стамора Моравита)
- Е 70 (Вилла Опичина-) Сежана-Любляна-Зидани Мост-Загреб-Белград-Ниш-Димитровград (-Драгоман)

21. *Греция*

- Е 85 (Гевгелня-) Идомени-Салоникн-Афины
- Е 853 Ларнса-Волос
- Е 855 (Кулата-) Промашон-Салоники

22. *Румыния*

- Е 851 (Вадул Сирет) Внсани-Пасканн
- Е 95 (Унгены-) Иаси-Паскани-Буззу-Плоешти-Бухарест-Виделе-Джурджу (-Русе)
- Е 54 Арад-Дева-Тейюс-Винатори-Брашов-Бухарест
- Е 56 (Лекешхаза-) Куртич-Арад-Тимишоара-Крайова-Бухарест
- Е 560 Буззу-Галаци (-Рени-Бендеры)
- Е 562 Бухарест-Констанца
- Е 66 (Вршац-) Стамора Моравнта-Тимишоара

23. *Болгария*

- Е 95 (Джурджу-) Русе-Горна-Днмитровград

- E 951 Синдел-Карнобат
- E 660 Русе-Каспичап
- E 680 София-Мездра-Горна-Каспичан-Синдел-Варна
- E 70 (Димитровград-) Драгоман-София-Пловдив-Димитровград-Свиленград (-Капикуле)
- E 720 Пловдив-Зимница-Карнобат-Бургас
- E 855 София-Кулата (-Промашон)

24. *Финляндия*

- E 10 Ханко-Хельсиики-Рихимяки-Куволла-Вайииккала (-Лужайка)

25. *Союз Советских Социалистических Республик*

- E 851 Львов-Вадул Сирет (-Висани)
- E 95 (Иаси-) Унгейи-Кишинев-Бендеры-Киев-Москва
- E 10 (Вайииккала-) Лужайка-Лепинград-Москва
- E 20 (Тересполь-) Брест-Москва
- E 30 (Медыка-) Мостиска-Львов-Киев-Москва
- E 40 (Чериа-над-Тисой-) Чоп-Львов
- E 50 (Захоиь-) Чоп-Львов-Киев-Москва
- E 560 (Галаци-) Рени-Бендеры

26. *Турция*

- E 70 (Свиленград-) Капикуле-Стамбул-Хайдарпаша-Анкара
- E 702 Анкара-Капикой-(-Рази (Иран))
- E 704 Анкара-Нузайбни-(-Камишли(Сирийская Арабская Республика)-Тель Кочек (Ирак))

ПРИЛОЖЕНИЕ II

ПАРАМЕТРЫ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ С
МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ*Предварительные замечания*

Параметры указаны в таблице 1.

Значения, приводимые ниже в колонке А таблицы 1, должны рассматриваться как важные цели, которые необходимо достичь в соответствии с национальными планами развития железных дорог, и любые отклонения от этих значений следует рассматривать как исключение.

Линии подразделены на две основные категории:

а) существующие линии, которые в случае необходимости могут быть модернизированы; зачастую трудно, а иногда и невозможно, изменить их характеристики, в частности, геометрические, поэтому требования к этим линиям должны быть умеренными.

б) новые линии, которые будут строиться; с учетом некоторых ограничений экономического порядка можно свободно выбирать характеристики этих линий, в частности, геометрические; их необходимо подразделять на две подкатегории:

- i) линии, используемые только для перевозки *пассажиров* (за исключением перевозки грузов);
- ii) линии для *совместных* или *смешанных* перевозок, которые предназначены для перевозки как пассажиров, так и грузов.

Предлагаемые параметры никоим образом не препятствуют техническому прогрессу. Они представляют собой минимальные требования. Та или иная железнодорожная сеть может выбрать более высокие параметры, если она считает это необходимым.

По аналогии спецификации, указанные в таблице 1, должны также соответствующих случаях относиться к перевозкам на железнодорожных паромов, которые являются составной частью железнодорожной сети.

ТАБЛИЦА 1. ПАРАМЕТРЫ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ
СМЕЖДУНАРОДНОЙ ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ

	А Существующие ли- нии, которые от- вечают требова- ниям, предъявля- емым к инфраст- руктуре, и ли- нии, подлежащие модернизации или реконструк- ции	В Новые линии	
		В ₁ Предназначен- ные исключи- тельно для пассажирских перевозок	В ₂ Предназначен- ные для пасса- жирских и гру- зовых перево- зок
1. Количество путей	-	2	2
2. Статистический габарит единиц подвижного состава	МСЖД* В	МСЖД С1	МСЖД С1
3. База	4,0 м	4,2 м	4,2 м
4. Минимальная расчетная скорость	160 км/ч	300 км/ч	250 км/ч
5. Разрешенная нагрузка на ось: локомотивы (≤ 200 км/ч)	22,5 т	-	22,5 т
моторные вагоны и электрпоезда (≤ 300 км/ч)	17 т	17 т	17 т
вагоны	16 т	-	16 т
вагоны ≤ 100 км/ч	20 т	-	22,5 т
120 км/ч	20 т	-	20 т
140 км/ч	18 т	-	18 т
6. Разрешенная нагрузка на погонный метр	8 т	-	8 т
7. Расчетный поезд для расчета мостов	МСЖД 71	-	МСЖД 71
8. Максимальный уклон	-	35 мм/м	12,5 мм/м
9. Минимальная длина платформ на крупных станциях	400 м	400 м	400 м
10. Минимальная полезная длина обгонных путей	750 м	-	750 м
11. Пересечение в одном уровне	ни одного	ни одного	одно

*1) МСЖД — Международный союз железных дорог.

1. Количество путей

Важные международные линии должны иметь высокую пропускную способность и обеспечивать точное соблюдение графиков движения.

В принципе, эти два требования можно соблюсти лишь на линиях, имеющих не менее двух путей.

2. Статистический габарит единиц подвижного состава

Это - минимальный габарит, который должен соблюдаться на важных междуна-
родных линиях.

Применение относительно больших габаритов на *новых* линиях, как правило, не требует значительных капиталовложений, что позволяет выбрать габарит МСЖД С1.

Габарит С1, в частности, допускает:

Перевозку грузовых автотранспортных средств и составов автотранспортных средств (грузовые автомобили с прицепами, сочлененные транспортные средства, тягачи и полуприцепы), соответствующих европейскому дорожному габариту (высота 4 м и ширина 2,5 м), на специальных вагонах-платформах, грузовая площадка которых находится на высоте 60 см над уровнем рельсов;

Перевозку обычных автомобильных полуприцепов шириной 2,5 м и высотой 4 м на вагонах-платформах с карманами, оборудованных обычными тележками;

Перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на обычных железнодорожных платформах;

Перевозку съёмных кузовов шириной 2,5 м на обычных железнодорожных платформах.

На *существующих* линиях, которые проходят через горные районы (например, Пиренеи, Центральный массив, Альпы, Юра, Аппенины, Карпаты и т.д.), находятся многочисленные тоннели, которые имеют габариты, соответствующие габаритам технической единицы, или несколько большие габариты по высоте вдоль осевой линии пути. Практически во всех случаях их увеличение до габарита МСЖД С1 невозможно с экономической и финансовой точек зрения.

Поэтому для существующих линий был выбран габарит МСЖД В, который, в частности, допускает:

Перевозку контейнеров ИСО шириной 2,44 м и высотой 2,9 м на железнодорожных платформах, предназначенных для перевозки контейнеров, у которых грузовая площадка расположена на высоте 1,18 м над уровнем рельсов;

Перевозку съёмных кузовов шириной 2,5 м и высотой 2,6 м на обычных железнодорожных платформах (грузовая площадка расположена на высоте 1,246 м);

Перевозку полуприцепов на специальных вагонах-платформах с карманами.

Большинство важных международных линий, *существующих* в настоящее время, имеет по крайней мере габарит МСЖД В. Обеспечение такого габарита на тех линиях, которые не соответствуют этому стандарту, как правило, не требует слишком больших капиталовложений.

3. База

В данном случае речь идет о минимальной базе важных международных двухпутных линий вне железнодорожных станций.

Увеличение межосевого расстояния между двумя путями дает следующие преимущества:

Снижение аэродинамического давления при встречном разъезде двух поездов пропорционально увеличенной скорости;

Снижение ограничений на перевозку крупногабаритных грузов, выходящих за установленный габарит;

Возможность использования мощного механизированного оборудования для содержания и ремонта путей.

На *существующих* двухпутных линиях вне железнодорожных станций межосевое расстояние между двумя линиями колеблется от 3,5 м до 4 метров. Во время полной замены железнодорожных путей необходимо стремиться увеличить межосевое расстояние и довести его по меньшей мере до 4 метров.

На *новых* линиях выбор большого межосевого расстояния, как правило, не требует крупных капиталовложений, во всяком случае вне туннелей и в пределах до 4,2 метра. В этой связи была выбрана минимальная база 4,2 м, которая достаточна для движения поездов со скоростью до 300 км/ч (например, на новой высокоскоростной парижской линии юго-восточного направления между Парижем и Лионом).

4. Минимальная расчетная скорость

Минимальная расчетная скорость определяет выбор геометрических характеристик трассы (радиус поворотов и кривых), устройств безопасности (тормозной путь) и коэффициентов торможения подвижного состава.

На *существующих* линиях максимальная скорость зависит от радиуса кривых. Движение с предлагаемой минимальной расчетной скоростью (160 км/ч) обычно осуществляется на прямолинейных участках и на участках с большим радиусом кривизны. В некоторых случаях трассу и сигнализацию можно улучшить, с тем чтобы довести скорость на некоторых участках до 160 км/ч без слишком крупных капиталовложений.

На *новых* линиях можно принять гораздо более высокую расчетную скорость. Выбранные расчетные скорости соответствуют скоростям на недавно построенных новых линиях, а также на строящихся и проектируемых линиях.

Расчетная скорость отличается от коммерческой. Коммерческая скорость представляет собой отношение пройденного пути между пунктами отправления и назначения поезда ко времени в пути, включая промежуточные остановки.

5. Разрешенная нагрузка на ось

Речь идет о разрешенной нагрузке на ось, которую должны выдерживать важные международные линии.

Важные международные линии должны выдерживать движение самых современных существующих и будущих средств подвижного состава, в частности:

Локомотивы с нагрузкой на ось 22,5 т; на линиях, которые в нормальных условиях допускают нагрузку на ось 20 т, допускается движение локомотивов, у которых нагрузка на ось несколько выше, поскольку отношение числа осей локомотива к общему числу осей обычно весьма небольшое и несколько железнодорожный путь меньше изнашивается под воздействием подвески локомотива, чем под воздействием подвески вагона;

Моторные вагоны и электропоезда, у которых нагрузка на ось составляет 17 т (нагрузка на ось скоростного поезда TGV Национальной компании железных дорог Франции);

Железнодорожные вагоны, у которых нагрузка на ось составляет 16 т (в обычном парке существующих вагонов и тех вагонов, которые будут построены в будущем, нет и не будет вагонов, у которых нагрузка на ось в груженом состоянии превышала бы 16 т);

Вагоны, у которых нагрузка на ось составляет 20 т и соответствует нагрузке класса МСЖД С; на *новых* линиях для смешанных или совместных перевозок выбрана в соответствии с недавними решениями МСЖД нагрузка на ось вагона, равная 22,5 т при скорости до 100 км/ч. Правила МСЖД устанавливают ограничение нагрузки на ось до 20 т при скорости 120 км/ч и до 18 т при скорости 140 км/ч.

Согласно правилам МСЖД указанные нагрузки на ось допустимы при диаметре колес не менее 840 мм.

6. Разрешенная нагрузка на погонный метр

Разрешенная нагрузка на погонный метр длины единиц железнодорожного подвижного состава по буферам, которая должна допускаться на важных международных линиях, была выбрана равной 8 т в соответствии с категорией МСЖД С4.

7. *Расчетный поезд для расчета мостов*

В данном случае речь идет о «расчетном поезде» с минимальным весом, который необходимо использовать при расчете мостов на важных международных линиях.

На *новых* линиях для *смешанных* или *совместных* перевозок используется расчетный поезд типа МСЖД 71.

На *новых* линиях, предназначенных для перевозок *пассажиров*, международный стандарт не установлен.

8. *Максимальный уклон*

Речь идет об уклоне, который нельзя превышать на важных международных линиях.

На *существующих* линиях уклон уже сформирован и изменить его практически невозможно.

На *новых* линиях, предназначенных для перевозки пассажиров, величина уклона принята равной 35 мм/м; (норма, используемая на скоростной парижской линии юго-восточного направления Париж-Льон).

На *новых* линиях для *совместных* или *смешанных* перевозок величина уклона принята равной 12,5 мм/м, она является самой высокой из всех, которые в настоящее время планируются в различных странах.

Уклон зависит от длины подъема; он тем меньше, чем длиннее подъем, и наоборот.

9. *Минимальная длина платформ на крупных станциях*

Принятая длина 400 м соответствует длине, установленной МСЖД. У платформы длиной 400 м может, в частности, остановиться:

Поезд, состоящий из локомотива и 13 вагонов длиной 27,5 м, или поезд, состоящий из локомотива и 14 вагонов длиной 26,4 м;

Поезд, состоящий из двух высокоскоростных поездов TGV, которые курсируют на парижской линии юго-восточного направления.

Строительство платформ на крупных станциях длиной более 400 м нецелесообразно по двум причинам:

Увеличение расстояния, которое пассажиры будут вынуждены проходить пешком, особенно на тупиковых железнодорожных станциях;

Слишком крупные капиталовложения, особенно при реконструкции существующих тупиковых станций.

10. *Минимальная полезная длина обгонных путей*

Минимальная полезная длина обгонных путей на важных международных железнодорожных линиях имеет значение лишь для товарных поездов.

Принятая длина, равная 750 м, соответствует длине, установленной МСЖД. Она позволяет движение и стоянку товарных поездов полиой массой более 5 000 т для категории С4 (8 т брутто на погонный метр); кроме того, поезд массой 1 500 т брутто, который стоит на обгонных путях длиной 750 м, создает нагрузку на погонный метр немногим более 2 тонн.

11. *Пересечение в одном уровне*

Новые важные международные линии должны строиться без пересечений в одном уровне с автомобильными дорогами.

На *существующих* важных международных линиях необходимо предусмотреть систематическую замену железнодорожных переездов пересечениями с пропуском железной дороги поверху или понизу, за исключением случаев, когда такая замена физически невозможна.

ДОБАВЛЕНИЕ КАРТА ЕВРОПЕЙСКОЙ СЕТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ

Эта карта представляет собой в документальном плане всего лишь географическую иллюстрацию маршрутов прохождения железнодорожных линий, определенных в приложении I к настоящему Соглашению, существовавших к моменту разработки упомянутого Соглашения.

Условные обозначения:

Различие между основными и дополнительными линиями всей европейской сети проведено ГДЕЖД (TRANS/SC.2/GREN/2. пункты 4 и 5).

I. Жирные сплошные линии: основные железнодорожные линии, предложенные правительствами.

II. Тонкие сплошные линии: дополнительные железнодорожные линии, предложенные правительствами.

III. Пунктирные линии: паромные переправы.

In the name of Albania:
Au nom de l'Albanie :
От имени Албании:

In the name of Austria:
Au nom de l'Autriche :
От имени Австрии:

In the name of Belgium:
Au nom de la Belgique :
От имени Бельгии:

In the name of Bulgaria:
Au nom de la Bulgarie :
От имени Болгарии:

In the name of the Byelorussian Soviet Socialist Republic:
Au nom de la République socialiste soviétique de Biélorussie :
От имени Белорусской Советской Социалистической Республики:

Подписано с оговоркой:

«Белорусская Советская Социалистическая Республика не считает себя связанной статьей 8 Европейского соглашения о международных магистральных железнодорожных линиях от 31 мая 1985 г. и заявляет, что для передачи арбитрам любого спора между Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения Европейского соглашения необходимо в каждом отдельном случае согласие всех сторон, участвующих в споре, и что арбитрами могут являться лишь лица, назначенные участниками спора с их общего согласия.»¹

V. I. PESHKOV

27 августа 1986 года.

¹ [TRANSLATION] With the following reservation: The Byelorussian Soviet Socialist Republic does not consider itself bound by article 8 of the European Agreement on Main International Railway Lines of 31 May 1985 and declares that the agreement of all the parties to a dispute is required, in each specific case, for the submission to arbitrators of any dispute between Contracting Parties relating to the interpretation or application of the European Agreement and that only persons designated by mutual agreement between the parties to a dispute may act as arbitrators. 27 August 1986 — [TRADUCTION] Avec la réserve suivante : La République socialiste soviétique de Biélorussie ne se considère pas liée par l'article 8 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer, en date du 31 mai 1985, et déclare que la soumission à l'arbitrage de tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application de l'Accord européen exige dans chaque cas l'accord de toutes les parties au différend et que seules les personnes désignées d'un commun accord par les parties au différend peuvent assumer les fonctions d'arbitre. 27 août 1986.

In the name of Canada:
Au nom du Canada :
От имени Канады:

In the name of Cyprus:
Au nom de Chypre :
От имени Кипра:

In the name of Czechoslovakia:
Au nom de la Tchécoslovaquie :
От имени Чехословакии:

In the name of Denmark:
Au nom du Danemark :
От имени Дании:

In the name of Finland:
Au nom de la Finlande :
От имени Финляндии:

In the name of France:
Au nom de la France :
От имени Франции:

Sous réserve d'approbation ou de ratification¹

XAVIER DE NAZELLE

28 août 1986²

In the name of the German Democratic Republic:
Au nom de la République démocratique allemande :
От имени Германской Демократической Республики:

¹ Subject to approval or ratification.

² 28 August 1986.

In the name of the Federal Republic of Germany:
Au nom de la République fédérale d'Allemagne :
От имени Федеративной Республики Германии:

WILHELM HÖYNCK
29th August 1986¹
Dr. JOHANNES THIERS
29. August 1986¹

In the name of Greece:
Au nom de la Grèce :
От имени Греции:

ATHANASSIOS PETROPOULOS
9 Juillet 1986²

In the name of Hungary:
Au nom de la Hongrie :
От имени Венгрии:

ONÓZÓ GYÖRGY
16.04.1986

In the name of Iceland:
Au nom de l'Islande :
От имени Исландии:

In the name of Ireland:
Au nom de l'Irlande :
От имени Ирландии:

¹ 29 août 1986.

² 9 July 1986.

In the name of Italy:
Au nom de l'Italie :
От имени Италии:

REMO PAOLINI
Genève, le 19 août 1986¹

In the name of Luxembourg:
Au nom du Luxembourg :
От имени Люксембурга:

JULIEN ALEX
Genève, le 17 juillet 1986²

In the name of Malta:
Au nom de Malte :
От имени Мальты:

In the name of the Netherlands:
Au nom des Pays-Bas :
От имени Нидерландов:

In the name of Norway:
Au nom de la Norvège :
От имени Норвегии:

In the name of Poland:
Au nom de la Pologne :
От имени Польши:

Poland declares not to be bound by the article 8 of the
AGC Agreement.³

ADAMA WIELADKA
Genève, 5 février 1986⁴

¹ Geneva, 19 August 1986.

² Geneva, 17 July 1986.

³ La Pologne déclare n'être pas liée par l'article 8 de l'Accord (AGC).

⁴ Geneva, 5 February 1986.

In the name of Portugal:
Au nom du Portugal :
От имени Португалии:

1.XI.1985¹

Dr. ANTÓNIO DA COSTA LOBO

In the name of Romania:
Au nom de la Roumanie :
От имени Румынии:

In the name of Spain:
Au nom de l'Espagne :
От имени Испании

In the name of Sweden:
Au nom de la Suède :
От имени Швеции:

In the name of Switzerland:
Au nom de la Suisse :
От имени Швейцарии:

In the name of Turkey:
Au nom de la Turquie :
От имени Турции:

¹ 1 November 1985 — 1^{er} novembre 1985.

In the name of the Ukrainian Soviet Socialist Republic:
Au nom de la République socialiste soviétique d'Ukraine :
От имени Украинской Советской Социалистической Республики:
С оговоркой, указаниой в иолномочиях¹
27 августа 1986 года²
OZADOVSKY ANDREI ANDREEVITCH

In the name of the Union of Soviet Socialist Republics:
Au nom de l'Union des Républiques socialistes soviétiques :
От имени Союза Советских Социалистических Республик:
С оговоркой, указанной в нолиомочиях¹
27 августа 1986 года²
SERGEI VASILYEVICH BIRYULEV

In the name of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:
Au nom du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord :
От имени Соединениого Королевства Великобританни н Северной Ирладин:

In the name of the United States of America:
Au nom des Etats-Unis d'Amérique :
От имени Соединенных Штатов Америки:

In the name of Yugoslavia:
Au nom de la Yougoslavie :
От имени Югославии:

¹ Subject to reservation specified in the Instrument of Full Powers. [Same reservation as that made by the Byelorussian Soviet Socialist Republic. For the text of the reservation, see p. 127 of this volume.] — Tenant compte de la réserve précisée dans l'Instrument des Pleins Pouvoirs. [Même réserve que celle formulée par la République socialiste soviétique de Biélorussie. Pour le texte de la réserve, voir p. 127 du présent volume.]

² 27 August 1986 — 27 août 1986.

RESERVATIONS AND DECLARATIONS MADE UPON RATIFICATION, ACCEPTANCE (A), APPROVAL (AA) OR ACCESSION (a)

RÉSERVES ET DÉCLARATIONS FAITES LORS DE LA RATIFICATION, DE L'ACCEPTATION (A), DE L'APPROBATION (AA) OU DE L'ADHÉSION (a)

*BYELORUSSIAN SOVIET
SOCIALIST REPUBLIC (A)*

*RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
DE BIÉLORUSSIE (A)*

[*Confirming the reservation made upon signature. For the text, see p. 127 of this volume.*]

[*Avec confirmation de la réserve faite lors de la signature. Pour le texte, voir p. 127 du présent volume.*]

*GERMAN DEMOCRATIC
REPUBLIC (a)*

*RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE
ALLEMANDE (a)*

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

Die Deutsche Demokratische Republik betrachtet sich nicht an die Bestimmungen des Artikels 8 des Abkommens über Hauptstrecken des internationalen Eisenbahnverkehrs (AGC) vom 31. Mai 1985 gebunden.

Um einen Streitfall über die Auslegung oder Anwendung des Abkommens an ein Schiedsgericht weiterzuleiten, bedarf es in jedem Einzelfall der Zustimmung aller am Streitfall beteiligten Staaten. Die Mitglieder des Schiedsgerichts sind gemeinsam durch die am Streit beteiligten Staaten zu bestimmen.

[TRANSLATION¹ — TRADUCTION²]

[TRADUCTION — TRANSLATION]

The German Democratic Republic does not consider itself bound by the provisions of Article 8 of the Agreement on Main International Railway Lines (AGC) of 31 May 1985.

La République démocratique allemande ne se considère pas liée par les dispositions de l'article 8 de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), en date du 31 mai 1985.

In order to refer a dispute which relates to the interpretation or application of the Agreement to arbitration, it is necessary in each single case to have the consent of all States in the dispute. The arbitrators have to be selected jointly by the States in the dispute.

Pour qu'un différend touchant l'interprétation ou l'application de l'Accord puisse être soumis à l'arbitrage, il est nécessaire d'avoir dans chaque cas particulier le consentement de toutes les Parties en litige. Les arbitres doivent être désignés d'un commun accord par les Parties en litige.

¹ Translation supplied by the Government of the German Democratic Republic.

² La traduction fournie par le Gouvernement de la République démocratique allemande.

POLAND

“Poland withdraws its reservation in respect of article 8 of the Agreement made at the time of its signature.”¹

*UKRAINIAN SOVIET SOCIALIST
REPUBLIC (A)*

[*Confirming the reservation made upon signature. For the text, see p. 132 of this volume.*]

*UNION OF SOVIET SOCIALIST
REPUBLICS (A)*

[*Confirming the reservation made upon signature. For the text, see p. 132 of this volume.*]

POLOGNE

[TRADUCTION — TRANSLATION]

Pologne retire sa réserve à l'égard de l'article 8 de l'Accord faite lors de la signature¹.

*RÉPUBLIQUE SOCIALISTE
SOVIÉTIQUE D'UKRAINE (A)*

[*Avec confirmation de la réserve faite lors de la signature. Pour le texte, voir p. 132 du présent volume.*]

*UNION DES RÉPUBLIQUES
SOCIALISTES SOVIÉTIQUES (A)*

[*Avec confirmation de la réserve faites lors de la signature. Pour le texte, voir p. 132 du présent volume.*]

¹ For the text of the reservation, see p. 130 of this volume.

¹ Pour le texte de la réserve, voir p. 130 du présent volume.