

# FEUILLE FÉDÉRALE

109<sup>e</sup> année

Berne, le 10 janvier 1957

Volume I

Paraît, en règle générale, chaque semaine. Prix: 80 francs par an;  
16 francs pour six mois, plus la taxe postale d'abonnement ou de remboursement

Avis: 50 centimes la ligne ou son espace; doivent être adressés franco  
à l'imprimerie des Hoirs C.-J. Wyss, société anonyme, à Berne

7304

## MESSAGE

du

### **Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des conventions internationales pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises transportés par voie ferrée**

(Du 8 janvier 1957)

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation la convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée et la convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée, signées toutes deux à Genève le 10 janvier 1952.

#### A. GENÈSE DES CONVENTIONS

La simplification et l'accélération des formalités aux frontières sont de la plus haute importance pour les transports par voie ferrée, qu'il s'agisse du contrôle des passeports, des devises et de la douane pour les voyageurs ou du dédouanement des marchandises. Dans le service des voyageurs, ces formalités nécessitent souvent le stationnement prolongé des trains internationaux aux frontières et, partant, rendent incommodes les voyages d'affaires et de tourisme. Dans le trafic des marchandises, elles ralentissent les transports internationaux, gênent les échanges économiques et renchérissent les frais consécutifs au stationnement des wagons et des trains dans les gares-frontière.

Soucieuse d'en atténuer au maximum les effets, l'union internationale des chemins de fer saisit, à fin 1950, le secrétariat de la commission économique pour l'Europe de deux mémorandums destinés à servir de base à l'établissement d'une convention pour faciliter le passage des frontières (voyageurs et bagages, d'une part, marchandises, d'autre part). Ces projets

ont été discutés au sein de divers organismes subsidiaires du comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe et ont abouti aux deux conventions susmentionnées, signées sous réserve de ratification par la Belgique, la France, l'Italie, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse. Tous ces pays les ont ratifiées, sauf les deux derniers. Les conventions sont entrées en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1953. L'Autriche y a adhéré entre-temps. Le moment nous paraît donc venu d'imiter l'exemple des autres Etats signataires.

## B. CONTENU DE LA CONVENTION RELATIVE AUX VOYAGEURS ET AUX BAGAGES

### I. Création et régime des gares-frontière à contrôles nationaux juxtaposés

Lorsqu'il n'y a pas d'accord entre les gouvernements de deux pays limitrophes, les contrôles de douane et de police ont lieu dans deux gares distinctes, situées de part et d'autre de la frontière commune. Il en résulte que les trains internationaux doivent avoir deux stationnements successifs, d'une durée approximative de 45 minutes à une heure pour chacun d'eux.

La première amélioration à apporter à cette situation consiste à supprimer l'un de ces deux stationnements et à faire simultanément la totalité des contrôles des deux pays limitrophes dans la même gare.

Le titre I de la convention fixe les modalités de cette organisation et dispose à cet effet notamment ce qui suit :

1. A l'intérieur d'une gare désignée d'un commun accord entre les gouvernements de deux pays limitrophes, il est créé une zone dans laquelle les fonctionnaires et les agents des administrations des douanes et de la police de l'Etat, sur lequel ne se trouve pas cette gare-frontière, sont autorisés à effectuer le contrôle des voyageurs et des bagages internationaux dans les deux sens.
2. A l'intérieur de cette zone font l'objet d'accords bilatéraux entre les deux gouvernements intéressés :
  - a. L'application des lois et règlements du pays limitrophe, ainsi que les pouvoirs, droits et obligations propres aux fonctionnaires et agents des administrations compétentes de ce pays;
  - b. L'établissement et le fonctionnement des liaisons téléphoniques;
  - c. L'effectif maximum des fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe, autorisés à effectuer des contrôles;
  - d. Les conditions de leur rappel éventuel;

- e. Les conditions suivant lesquelles ces fonctionnaires peuvent être porteurs de leurs armes et s'en servir dans l'exercice de leurs fonctions.
3. En principe, les contrôles doivent s'effectuer à l'intérieur des voitures directes à intercirculation des trains internationaux. Les agents des chemins de fer doivent apporter l'aide nécessaire pour rendre ces contrôles efficaces et rapides, en prêtant notamment leur concours pour empêcher les voyageurs soumis au contrôle de quitter le train ou de circuler dans les voitures, tant que les contrôles ne sont pas terminés. Ceux-ci ne peuvent avoir lieu dans les salles de visite de la gare que d'une façon tout à fait exceptionnelle, lorsque l'administration intéressée l'estime indispensable.
  4. La durée des arrêts des trains internationaux dans la gare où ont lieu les contrôles ne doit pas normalement dépasser 40 minutes pour un train de 10 à 12 voitures; cette durée est réduite lorsque le train a une composition plus faible et notamment lorsqu'il s'agit d'un autorail.
  5. Lorsqu'il existe un contrôle des changes, les opérations de contrôle des devises doivent avoir lieu dans les délais précités, et de manière à n'entraîner aucun dérangement supplémentaire pour les voyageurs.

Certaines des dispositions du titre I de la convention appellent encore les remarques suivantes :

*L'article premier* recommande la création de gares-frontière communes à contrôles nationaux juxtaposés, mais n'impose pas aux pays signataires une obligation formelle à cet égard. En effet, les parties contractantes s'engagent seulement à examiner conjointement la possibilité de combiner les opérations dans des gares proches de la frontière sur les itinéraires ferroviaires où existe un courant international important de voyageurs. On a renoncé à qualifier ces gares de gares internationales, parce que ce terme pourrait donner lieu à une interprétation erronée, attendu que l'on entend par gare internationale une gare dans laquelle s'effectuent un certain nombre d'opérations intéressant à la fois deux Etats et deux administrations de chemins de fer voisins (exploitation commune, changement de moyens de traction et de personnel d'accompagnement, contrôles de douane et de police, etc.). En conséquence, on a recouru à l'expression un peu plus compliquée de «gare-frontière à contrôles nationaux juxtaposés».

La répartition des gares des deux côtés de la frontière ne doit pas nécessairement aboutir à ce qu'il y ait un nombre identique de gares à contrôles nationaux juxtaposés de chaque côté de la frontière. C'est pourquoi le 2<sup>e</sup> alinéa prévoit que si plusieurs gares de cette nature sont désignées le long de la frontière de deux pays limitrophes, elles seront situées «autant que possible en nombre égal» de chaque côté de la frontière. La convention

ne préjuge donc en rien les stipulations des accords bilatéraux dans lesquels les Etats limitrophes restent toujours libres de désigner lesdites gares.

L'article 4 renvoie aux accords particuliers à conclure entre les administrations compétentes des pays intéressés le règlement des questions que pose la mise à disposition des locaux nécessaires aux services de l'Etat limitrophe, ainsi que des conditions de fourniture, pour ces locaux, du mobilier, de l'éclairage, du chauffage et du nettoyage. Etant donné que les règles en cette matière peuvent être différentes suivant les pays, on a estimé préférable d'inclure dans les accords particuliers les modalités y relatives. De tels accords ont déjà été conclus entre la Suisse et les pays voisins.

Il convient d'appeler l'attention sur le principe posé au 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 6, en vertu duquel les agents du pays de sortie ne peuvent plus intervenir après coup dans les parties du train qu'ils ont déjà contrôlées. Pour tenir compte des conditions propres à certains cas particuliers, il a cependant été admis que les accords bilatéraux pourraient déroger à cette disposition générale. Il paraît opportun de s'en tenir au principe de la convention chaque fois que ce sera possible, car c'est la procédure la plus sûre pour prévenir des malentendus et éviter des incidents, quand bien même elle limite la souveraineté de l'Etat sur le territoire national duquel est située la gare-frontière à contrôles nationaux juxtaposés, du fait que ses propres agents ne peuvent plus intervenir dans la partie du train où ceux du pays limitrophe ont commencé à procéder à leur contrôle.

Une autre stipulation importante est celle qui figure à l'article 8, aux termes duquel l'établissement de liaisons téléphoniques directes entre les gares-frontière des pays limitrophes n'est admis que pour le service ferroviaire, toutes autres liaisons téléphoniques de service devant emprunter les réseaux nationaux sauf arrangement contraire à prendre par accord bilatéral.

## II. Contrôles de police et de douane en cours de route

La création de gares-frontière à contrôles nationaux juxtaposés est un progrès important; mais on ne peut considérer que ce progrès soit décisif, comme la convention internationale le reconnaît d'ailleurs dans son article premier. La solution la meilleure consiste en effet à effectuer, en tout ou partie, les contrôles de douane et de police des deux pays limitrophes en cours de route; c'est le seul moyen d'écourter les arrêts des trains internationaux dans les gares-frontière, voire de supprimer ces arrêts, lorsque les conditions de trafic et d'exploitation le permettent. C'est pourquoi l'article 9 de la convention prévoit que les contrôles de douane et de police doivent s'effectuer dans toute la mesure du possible pendant la marche des trains internationaux, pourvu que ces contrôles s'avèrent à la fois plus efficaces et plus avantageux pour les voyageurs. Il en est déjà ainsi, en

partie, à proximité de la frontière, sur certaines lignes au départ ou en provenance de Suisse.

La condition fondamentale imposée par les administrations de douane et de police à la mise en vigueur d'une telle mesure est qu'il existe, soit avant, soit après la gare-frontière de chacun des deux pays limitrophes, un parcours, effectué sans arrêt, du train international considéré, d'une durée suffisante pour que les formalités de contrôle soient exécutées en totalité pendant ce parcours, de telle sorte que

- a. Après l'exécution des contrôles de sortie, les voyageurs contrôlés ne puissent plus avoir de contact avec les nationaux du pays d'où ils viennent;
- b. Avant l'exécution des contrôles d'entrée, les voyageurs ne puissent avoir de contact avec les nationaux du pays vers lequel ils se dirigent.

Les fonctionnaires de douane et de police exécutent leurs contrôles sur le territoire de leur pays national respectif. Il peut arriver aussi que les agents d'un pays procèdent à leurs contrôles sur le territoire de l'Etat limitrophe; dans ce cas, un accord bilatéral détermine les conditions d'exécution des contrôles et les droits respectifs des fonctionnaires des deux pays limitrophes qui, par suite, accompagnent le train international considéré sur la totalité du parcours effectué sans arrêt.

### III. Contrôle de douane des bagages enregistrés

Lorsque les contrôles de douane et de police des voyageurs se font en cours de route, le contrôle des bagages enregistrés s'effectue, en principe, pendant la marche du train international; bien entendu, ce train doit comporter une intercirculation totale permettant l'accès aux fourgons de tête et de queue où se trouvent ces bagages.

Mais le contrôle en cours de route des bagages enregistrés est une opération délicate à exécuter. C'est pourquoi il est recommandé de faire procéder au dédouanement (et aux autres contrôles, s'il y a lieu) de ces bagages, à la gare de départ ou dans une grande gare intermédiaire, avant le chargement dans le train international. Les bagages ne sont plus alors soumis au contrôle des fonctionnaires du pays de sortie; ils n'ont à subir que les contrôles des fonctionnaires du pays d'entrée. Pour éviter que ces contrôles ne soient exécutés à la gare-frontière — ce qui exigerait un arrêt assez important du train international — il est prévu que les bureaux de douane doivent être installés dans les gares à trafic international important, situées à l'intérieur du territoire du pays d'entrée. Les bagages sont alors transportés en transit entre les gares intérieures. Sur le parcours soumis à ce régime, des dispositions spéciales sont prises pour garantir l'inviolabilité des colis (scellement du compartiment, du fourgon, des containers, des paniers ou des sacs qui renferment ces bagages, ou encore

scellement à nu des colis eux-mêmes, moyennant l'établissement préalable d'une déclaration-soumission internationale de douane).

La convention internationale précise les conditions à remplir pour les scelllements de douane et la déclaration-soumission internationale (*art. 10*).

#### IV. Facilités de contrôle

L'article 11, 1<sup>er</sup> alinéa, a été inséré à la demande de plusieurs délégations qui jugeaient utile de donner expressément aux voyageurs transportés par voie ferrée les mêmes tolérances douanières que celles qui sont accordées aux voyageurs usant d'autres moyens de transport. Cette clause perdra beaucoup de sa raison d'être lors de l'entrée en vigueur de la convention du 4 juin 1954 sur les facilités douanières en faveur du tourisme (FF 1955, II, 722).

#### V. Clauses finales

Nous voudrions appeler votre attention sur l'article 15 relatif à la procédure arbitrale. Notre délégation avait reçu pour instruction de déclarer que, de l'avis des autorités fédérales, cette procédure ne s'appliquait pas aux divergences de vues qui pourraient surgir lors de la négociation des accords bilatéraux prévus aux articles 3 et 5 de la convention. Les représentants des autres Etats ont fait leur cette manière de voir, mais estimé inopportun d'insérer une stipulation expresse à ce sujet pour ne pas donner l'impression que la convention impose aux pays signataires une véritable obligation de conclure des accords bilatéraux. Il a paru dès lors suffisant de prendre note dans le rapport adressé au comité des transports intérieurs de la commission économique pour l'Europe

- « 1. Que la convention multilatérale ne constitue que le cadre pour des accords bilatéraux et que, pour les matières qui doivent être réglées par de tels accords, les obligations effectives des Etats seront constituées par la conclusion des accords bilatéraux; et
- » 2. Que suivant la jurisprudence internationale en général et celle de la cour permanente de justice internationale en particulier, l'arbitrage international n'implique pas pour les arbitres, sauf clauses expresses du compromis, le pouvoir d'édicter des règlements généraux se substituant au pouvoir de législation des Etats.»

### C. CONTENU DE LA CONVENTION RELATIVE AUX MARCHANDISES

La convention relative aux marchandises contient maintes dispositions reprises de celle qui régit le service des voyageurs et des bagages. Nous nous bornerons à commenter ici celles qui sont particulières au trafic des marchandises.

Une première différence tient au fait que dans ce trafic les contrôles ne peuvent s'effectuer pendant la marche des trains, éventualité qui n'est donc pas envisagée à l'article premier, 1<sup>er</sup> alinéa, de la convention, laquelle ne contient pas non plus de dispositions du genre de celles qui font l'objet du titre II de la convention relative aux voyageurs sur le contrôle de douane en cours de route.

En revanche, il est prévu (art. 1<sup>er</sup>, 3<sup>e</sup> al.) qu'aux points où il n'est pas possible d'installer des gares où les contrôles nationaux juxtaposés seraient effectués pour les deux sens du trafic, les parties contractantes examineront conjointement la possibilité de réunir utilement dans chacune des deux gares encadrant la frontière, l'exécution des contrôles, dans l'une, pour un sens du trafic, dans l'autre, pour l'autre sens, en limitant au besoin l'effet de cette disposition aux marchandises acheminées par certains trains internationaux à marche accélérée.

La rédaction de l'article 6 est également adaptée aux conditions propres au trafic des marchandises. Cette disposition énumère notamment les catégories de transports pour lesquels il y a lieu de réduire la durée des contrôles douaniers et autres. Le délai maximum pour l'exécution de ces contrôles n'est pas fixé dans la convention, mais peut l'être dans des accords bilatéraux qui tiendront compte du caractère particulier à chaque point frontière.

Le titre II définit le régime de transit international et correspond *mutatis mutandis* au titre III de la convention sur les voyageurs.

Les dispositions diverses du titre III posent le principe de l'adaptation des heures de service des administrations intéressées à l'horaire des trains (art. 8), celui des contrôles sur les voies pour réduire les délais d'attente (art. 10) et celui de la priorité accordée aux opérations de contrôle des marchandises périssables (art. 11).

Les clauses finales (titre IV) sont identiques à celles de la convention sur les voyageurs.

#### D. ANNEXE AUX CONVENTIONS

La formule de déclaration-soumission internationale de douane, annexée à chacune des deux conventions, a été modifiée, depuis la conclusion de celles-ci, conformément à la procédure indiquée à leur article 16 et est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> novembre 1954. C'est le texte nouveau que nous avons reproduit en annexe à la convention sur les voyageurs.

---

Nous fondant sur les considérations qui précèdent, nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet d'arrêté ci-joint.

Les conventions pouvant être dénoncées par chaque Etat contractant par avis donné six mois d'avance (art. 13), il n'y a pas lieu de soumettre au referendum facultatif l'arrêté fédéral autorisant le Conseil fédéral à les ratifier.

Veillez agréer, Monsieur le Président et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

Berne, le 8 janvier 1957.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

*Le président de la Confédération,*

**Streuli**

*Le vice-chancelier,*

**F. Weber**

11344

---

(Projet)

## **ARRÊTÉ FÉDÉRAL**

approuvant

**les conventions internationales pour faciliter le franchissement  
des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises  
transportés par voie ferrée**

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 8 janvier 1957,

*arrête:*

Article unique

<sup>1</sup> Les conventions ci-après, signées à Genève le 10 janvier 1952, sont approuvées:

Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée;

Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

## CONVENTION INTERNATIONALE

**pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs  
et aux bagages transportés par voie ferrée**

---

Les soussignés, dûment autorisés,  
Réunis à Genève, sous les auspices de la Commission économique  
pour l'Europe,

Afin de faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux  
bagages transportés par voie ferrée,

Sont convenus des dispositions suivantes :

### **Titre I — Création et régime des gares-frontière à contrôles nationaux juxtaposés**

#### **Article premier**

1. Sur chacun des itinéraires ferroviaires utilisés par un courant important de voyageurs internationaux et franchissant la frontière de deux pays limitrophes, les autorités compétentes de ces pays, dans tous les cas où les contrôles pendant la marche des trains ne peuvent pas être effectués de façon satisfaisante, examinent conjointement la possibilité de désigner d'un commun accord une gare proche de ladite frontière, dans laquelle s'effectuent les contrôles prévus par la législation des deux pays en ce qui concerne l'entrée et la sortie des voyageurs et des bagages.

2. Lorsque deux pays limitrophes désignent plusieurs gares de cette nature le long de leur frontière commune, ces gares sont situées, autant que possible, en nombre égal, de chaque côté de ladite frontière.

#### **Article 2**

1. Chaque fois qu'une gare est désignée conformément à l'article premier, il est créé une zone dans laquelle les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe du territoire où cette gare est établie (appelé ci-après « le pays limitrophe ») sont autorisés à effectuer les contrôles des voyageurs franchissant la frontière dans l'un ou l'autre sens, de leurs bagages, ainsi que des colis transportés par les trains internationaux de voyageurs.

2. Cette zone comprend en général :

- a. Un secteur déterminé de la gare ;
- b. Les trains de voyageurs et la section de voie sur laquelle ces trains stationnent pendant toute la durée des opérations de contrôle ;
- c. Les portions de quais et de voies déterminées, dans chaque cas d'un commun accord, par les administrations compétentes des pays intéressés ; et
- d. Les trains de voyageurs entre la gare et la frontière du pays limitrophe.

#### Article 3

L'application, à l'intérieur de la zone créée conformément à l'article 2, des lois et règlements du pays limitrophe, ainsi que les pouvoirs, droits et obligations propres, dans cette zone, aux fonctionnaires et agents des administrations compétentes de ce pays, font l'objet d'accord bilatéraux entre les autorités compétentes des pays intéressés.

#### Article 4

1. Les administrations compétentes des pays intéressés déterminent par des accords particuliers les locaux nécessaires aux services du pays limitrophe à l'intérieur de ladite zone, ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration des chemins de fer du pays sur le territoire duquel la gare est établi fournit, pour lesdits locaux, le mobilier, l'éclairage, le chauffage, le nettoyage, les liaisons téléphoniques, etc.

2. Les objets nécessaires au fonctionnement des services du pays limitrophe sont importés à titre temporaire et réexportés en exonération de tous droits de douane et taxes, sous réserve de déclarations régulières. Les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas à ces objets.

#### Article 5

1. Les locaux affectés aux services du pays limitrophe, à l'intérieur de la zone créée conformément à l'article 2, peuvent être désignés à l'extérieur par une inscription et un écusson aux couleurs nationales dudit pays.

2. Les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe doivent porter l'uniforme national ou le signe distinctif prescrit par les règlements dudit pays.

3. Les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe, appelés à se rendre dans la gare pour l'exécution des contrôles prévus par la présente Convention, sont dispensés des formalités de passeports. La production de leurs pièces officielles suffit à justifier de leur nationalité, de leur identité, de leur qualité et de la nature de leurs fonctions.

4. Les fonctionnaires et agents mentionnés aux paragraphes 2 et 3 du présent article reçoivent, dans l'exercice de leurs fonctions, la protection et l'assistance dont bénéficient les fonctionnaires et agents correspondants du pays sur le territoire duquel la gare est établie.

5. Des exonérations d'impôts et de taxes peuvent être consenties, par les accords bilatéraux prévus à l'article 3, aux fonctionnaires et agents du pays limitrophe résidant dans le pays sur le territoire duquel la gare est établie.

6. Les accords bilatéraux visés à l'article 3 détermineront :

- a. L'effectif maximum de fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe autorisés à effectuer des contrôles dans la zone créée conformément à l'article 2;
- b. Les conditions dans lesquelles leur rappel peut être requis; et
- c. Les conditions dans lesquelles ils peuvent être porteurs de leurs armes et s'en servir dans l'exercice de leurs fonctions à l'intérieur de ladite zone.

#### Article 6

1. Les contrôles s'effectuent, en principe, à l'intérieur des voitures directes à intercirculation des trains internationaux, dans tous les cas où de telles voitures sont utilisées. Les fonctionnaires et agents des chemins de fer apportent l'aide nécessaire pour rendre les contrôles efficaces et rapides. Ils prêtent, notamment, leur concours pour empêcher les voyageurs soumis aux contrôles de quitter le train ou de circuler dans les voitures tant que les contrôles ne sont pas terminés. Par exception, ces contrôles s'effectuent dans les salles de visite de la gare, lorsque l'administration intéressée l'estime indispensable.

2. Les contrôles prévus au paragraphe 1 du présent article ont lieu en principe, dans l'ordre suivant :

- a. Contrôle de police du pays de sortie;
- b. Contrôle de douane et autres contrôles du pays de sortie;
- c. Contrôle de police du pays d'entrée; et
- d. Contrôle de douane et autres contrôles du pays d'entrée.

3. Le contrôle par les fonctionnaires et agents du pays d'entrée ne peut s'exercer que sur les parties du train déjà contrôlées par les fonctionnaires et agents du pays de sortie et ces derniers ne peuvent plus intervenir, dans les parties du train qu'ils ont libérées, sous réserve des dispositions particulières prévues dans les accords bilatéraux.

4. La durée des arrêts des trains internationaux dans la gare, nécessaire à l'exécution desdits contrôles, ne doit pas, en principe, dépasser quarante minutes, lorsque le train est de composition normale, soit de dix

à douze voitures sans surcharge; elle est réduite le plus possible lorsque le train est de composition plus faible et, notamment, quand il s'agit d'un autorail.

5. Afin de permettre l'exécution des dispositions prévues au paragraphe 4 du présent article, les administrations des chemins de fer avisent, en temps opportun, les autorités compétentes des pays d'entrée et de sortie des modifications de fréquence, d'horaire et de composition des trains internationaux.

#### Article 7

Dans la mesure où le contrôle des changes est en vigueur sur le territoire des Parties contractantes, les opérations de contrôle de devises sont effectuées dans les délais prévus à l'article 6, paragraphe 4. Les autorités intéressées font tous leurs efforts pour organiser ces opérations de manière qu'il n'en résulte pas un dérangement supplémentaire pour les voyageurs.

#### Article 8

Les Parties contractantes établissent, sur chaque itinéraire important, des lignes téléphoniques directes pour le service ferroviaire entre les gares-frontière des pays limitrophes et prennent des mesures pour faciliter et accélérer les communications téléphoniques privées. Par accord bilatéral, la faculté d'établir des liaisons téléphoniques directes peut être étendue à d'autres services publics.

### Titre II — Contrôles de police et de douane en cours de route

#### Article 9

1. Les contrôles de police et de douane s'effectuent, dans toute la mesure du possible, pendant la marche des trains internationaux, pourvu que lesdits contrôles s'avèrent à la fois plus efficaces et plus avantageux pour les voyageurs:

- a. Dans tous les cas où les parcours de ces trains, effectués sans arrêt, soit avant, soit après la gare-frontière de chacun des deux pays limitrophes, laissent sur leur territoire un délai suffisant pour l'accomplissement des formalités nécessaires à ces contrôles; et
- b. A condition que les contrôles en cours de route aient pour résultat de réduire sensiblement la durée des arrêts de ces trains, soit dans les gares-frontière, soit dans la gare à contrôles juxtaposés.

2. Lorsque, pour accélérer les opérations de contrôle ou supprimer tout arrêt aux frontières, il est reconnu nécessaire d'autoriser les fonctionnaires et agents d'un pays limitrophe à monter dans les trains internationaux et à y exercer des contrôles sur le territoire de l'autre pays limitrophe,

les autorités compétentes des deux pays déterminent dans un accord bilatéral les conditions dans lesquelles ces opérations sont effectuées.

3. Le contrôle des bagages enregistrés, pour autant qu'ils ne sont pas transportés sous le régime du transit international prévu à l'article 10, s'effectue, dans toute la mesure du possible, pendant la marche des trains internationaux, à condition que ce contrôle présente des avantages pour les voyageurs qui sont accompagnés de ces bagages.

4. Des arrangements conclus entre les administrations compétentes des Parties contractantes déterminent les modalités d'application des dispositions du présent article.

### **Titre III — Transport international, sous régime de douane, des bagages et des colis admis dans les trains internationaux de voyageurs**

#### **Article 10**

1. Afin d'éviter, en principe, la vérification des bagages enregistrés des voyageurs circulant en transit sur le territoire d'un pays, ainsi que des colis transportés en transit par les trains internationaux de voyageurs, les administrations des douanes et les autres administrations intéressées des Parties contractantes prennent, en accord avec les administrations des chemins de fer desdites Parties, des dispositions spéciales telles que le scellement du compartiment, du fourgon, des containers, des paniers ou des sacs qui renferment ces bagages, ou le scellement à nu des colis eux-mêmes, moyennant l'établissement préalable d'une déclaration-soumission internationale de douane.

2. En accord avec les administrations des chemins de fer des pays intéressés, les administrations des douanes et les autres administrations en cause desdits pays établissent, dans toute la mesure du possible, des bureaux dans les gares situées à l'intérieur du territoire de ces pays où le trafic international est particulièrement important en vue de permettre le dédouanement et les autres contrôles des bagages enregistrés et des colis transportés par les trains de voyageurs, soit avant leur départ de ces gares, soit après leur arrivée dans lesdites gares. Le transport de ces bagages et colis, soit entre l'une de ces gares situées à l'intérieur du territoire d'un pays et la gare-frontière et vice versa, soit entre deux de ces gares intérieures de deux pays, peut s'effectuer sous le régime du transit international prévu au paragraphe 1 du présent article.

3. Les administrations des chemins de fer s'efforcent de faire procéder, dans toute la mesure du possible, au dédouanement et aux autres contrôles des bagages enregistrés et des colis transportés par les trains internationaux de voyageurs, avant le chargement à la gare de départ.

4. Si, aux gares-frontière, des colis ne peuvent être dédouanés et contrôlés dans les délais prévus à l'article 6, paragraphe 4, ils seront déchargés et le train ne sera pas retardé.

5. En vue de l'application des dispositions du présent titre :

- a. Les Parties contractantes reconnaissent, en principe, les scellements de douane des autres Parties contractantes, sauf faculté pour chaque administration des douanes d'y ajouter son scellement propre, si elle l'estime indispensable ;
- b. Les Parties contractantes adoptent, pour autant qu'il n'existe pas de système plus simple, le modèle de déclaration-soumission internationale de douane annexé à la présente Convention ;
- c. La déclaration-soumission internationale de douane est imprimée en deux langues, le français et la langue du pays de départ ; elle est établie, sauf exception, en deux exemplaires pour chaque pays ;
- d. La déclaration de l'expéditeur est faite en caractères latins et dans la langue du pays de départ ou en français, l'administration des chemins de fer devant, le cas échéant, en faire la traduction ; et
- e. Cette règle n'exclut pas la possibilité, pour les administrations des douanes et des chemins de fer qui le désirent, d'admettre l'usage d'autres langues pour les trafics intéressant exclusivement leurs pays.

6. Ce modèle de déclaration-soumission internationale de douane pourra être modifié suivant la procédure simplifiée prévue à l'article 16 de la présente Convention.

#### **Titre IV — Facilités de contrôle**

##### **Article 11**

1. Les voyageurs utilisant le chemin de fer bénéficient de toutes les tolérances douanières qui sont accordées aux voyageurs franchissant les frontières par d'autres moyens de transport.

2. Les fonctionnaires et agents de contrôle prennent toutes les mesures nécessaires pour ne pas retarder un train à l'occasion de difficultés ou de contestations ne concernant qu'un petit nombre de voyageurs de ce train.

#### **Titre V. — Clauses finales**

##### **Article 12**

1. Après signature à la date de ce jour, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion des pays participant aux travaux de la Commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion, et, s'il y a lieu, de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

### Article 13

La présente Convention pourra être dénoncée au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, la Convention cessera d'être en vigueur pour la Partie contractante qui l'aura dénoncée.

### Article 14

1. La présente Convention entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 12, paragraphe 1, en seront devenus Parties contractantes.

2. Elle prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois.

### Article 15

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fins de décision, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle chaque partie au différend désignera un membre et dont le président, qui aura voix prépondérante, sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

### Article 16

1. Au cas où une des Parties contractantes estimerait utile d'apporter des modifications au modèle de déclaration-soumission internationale de douane annexé à la présente Convention, elle fera parvenir sa proposition d'amendement au Secrétaire général des Nations Unies qui en communiquera le texte à tous les pays signataires ou adhérents.

2. L'amendement sera considéré comme entré en vigueur quatre-vingt-dix jours à dater de la communication prévue au paragraphe précédent, à moins que, avant l'expiration de ce délai, un tiers au moins des pays signataires ou adhérents n'aient signifié au Secrétaire général des Nations Unies qu'ils s'y opposent.

3. Le Secrétaire général des Nations Unies constatera l'entrée en vigueur des amendements à l'annexe et la notifiera à tous les pays signataires ou adhérents.

## Article 17

1. L'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 12, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer la présente Convention au moment de son entrée en vigueur.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, l'un et l'autre textes faisant également foi, le dix janvier mil neuf cent cinquante-deux.

*(Suivent les signataires)*

---

**Internationale Zollanmeldung  
Déclaration-soumission internationale de douane**

1. \* Die Eisenbahn  
Le chemin de fer .....  
vertreten durch  
représenté par .....

\* Der Unterzeichneta  
Le soussigné .....

als Bevollmächtigter der Eisenbahn  
fondé de pouvoir des Chemins de fer .....

meldet die auf der Rückseite und in den beige geschlossenen weiteren Absender-  
déclare pour le transit les marchandises décrites au verso de la présente — et  
erklärungen ..... Nr. ....  
dans les déclarations ci-jointes des expéditeurs numérotées de .....

bis Nr. .... aufgeführten Waren zur Transitabfertigung an und ver-  
à ..... — et s'engage à les représenter, dans le délai de  
pflichtet sich, sie binnen .....

Tagen mit unverletztem Zollverschluss dem Zollamt in  
jours, sous scellement douanier intact, au bureau de douane de  
..... wieder zu stellen

Wagen / Behälter Nr.  
Wagon / Container No. ....

**ABFERTIGUNGS-BESCHEINIGUNG  
CERTIFICAT DE PRISE EN CHARGE**

2. Zollamt  
Bureau de douane .....

Nr.  
No .....

..... (Ort)  
..... (lieu)

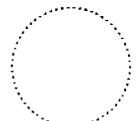
..... (Datum)  
..... (date)

Unterschrift  
Signature .....

3. Angelegter oder anerkannter Zollverschluss an ..... Dienststempel  
Scellement apposé ou reconnu sur ..... cachet

..... (Ort) ..... (Datum)  
..... (lieu) ..... (date)

Der Zollbeamte  
l'agent de douane .....



**ERLEDIGUNGS-BESCHEINIGUNG CERTIFICAT DE DÉCHARGE**

4. Abgegeben am ..... mit ..... Anlagen ..... Nr. ....  
Présenté le ..... avec ..... annexes ..... No ..... du registre

Wir, die unterzeichneten Zollbeamten beim Zollamt ..... bescheinigen, dass die auf der Rückseite und in den beige geschlossenen  
Nous, soussignés, agents des douanes au bureau de ..... certifions que les marchandises désignées au verso de la présente —  
weiteren Absendererklärungen Nr. .... bis Nr. .... aufgeführten Waren uns mit unverletztem Zollverschluss  
et dans les déclarations ci-jointes numérotées de ..... à ..... présentées sous scellement intact  
wiedergestellt worden sind, ..... (Ort) ..... (Datum)  
..... (lieu) ..... (date)

Unterschrift  
Signature .....

5. Weiterer Nachweis der Waren  
Destination donnée aux marchandises

Unter meinen — unseren — Augen über die Zollgrenze ausgeführt  
Vu passer à l'étranger

Verladen auf Schiff  
embarquées sur le navire .....

\* Auf Zolllager — Zollvermerk-lager verbracht (Name des Schiffes)  
Mises dans l'entrepôt de .....

Abfertigung zum freien Verkehr  
déclarées en détail ..... (Ort) ..... (Datum)  
..... (lieu) ..... (date)

Unterschrift  
Signature .....

6. Die eingegangenen Verpflichtungen sind geltecht unter Nr. ....  
Il a été donné décharge des engagements souscrits sous le No. ....

..... (Ort) ..... (Datum)  
..... (lieu) ..... (date)

Dienststempel  
cachet

Zollamt  
Bureau de douane .....

Unterschrift  
Signature .....



7. BEMERKUNGEN (Umladung, Verachluseverletzung usw.)  
OBSERVATIONS (transbordement, rupture de scelléments, etc.) .....

\* Nichtzutreffendes streichen - Biffer la mention inutile



**CONVENTION INTERNATIONALE**  
**pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises**  
**transportées par voie ferrée**

---

Les soussignés, dûment autorisés,  
Réunis à Genève, sous les auspices de la Commission économique  
pour l'Europe,

Afin de faciliter le franchissement des frontières aux marchandises  
transportées par voie ferrée,

Sont convenus des dispositions suivantes:

**Titre I — Création et régime des gares-frontière à contrôles nationaux  
juxtaposés**

**Article premier**

1. Sur chacun des itinéraires ferroviaires utilisés par un courant important de marchandises et franchissant la frontière de deux pays limitrophes, les autorités compétentes de ces pays examinent conjointement la possibilité de désigner d'un commun accord une gare proche de ladite frontière, dans laquelle s'effectueraient utilement les contrôles prévus par la législation des deux pays en ce qui concerne l'entrée et la sortie de tout ou partie du trafic des marchandises.

2. Lorsque deux pays limitrophes désignent plusieurs gares de cette nature le long de leur frontière commune, ces gares sont situées, autant que possible, en nombre égal de chaque côté de ladite frontière.

3. A tous les points où l'installation de telles gares dans lesquelles les contrôles seraient effectués pour les deux sens du trafic n'est pas reconnue possible, les Parties contractantes examinent conjointement la possibilité de réunir utilement, dans chacune des deux gares encadrant la frontière, l'exécution des contrôles, dans l'une, pour un sens du trafic, dans l'autre, pour l'autre sens, en limitant au besoin l'effet de cette disposition aux marchandises acheminées par certains trains internationaux à marche accélérée.

## Article 2

1. Chaque fois qu'une gare est désignée conformément à l'article premier, il est créé une zone dans laquelle les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe du territoire où cette gare est établie (appelé ci-après «le pays limitrophe») sont autorisés à effectuer les contrôles des marchandises franchissant la frontière dans l'un ou l'autre sens.

2. Cette zone comprend en général:

- a. Un secteur déterminé dans les emprises de la gare;
- b. Les trains de marchandises et la section de voie sur laquelle ces trains stationnent pendant toute la durée des opérations de contrôle; et
- c. Les trains entre la gare et la frontière du pays limitrophe.

## Article 3

L'application, à l'intérieur de la zone créée conformément à l'article 2, des lois et règlements du pays limitrophe, ainsi que les pouvoirs, droits et obligations propres, dans cette zone, aux fonctionnaires et agents des administrations compétentes de ce pays, font l'objet d'accords bilatéraux entre les autorités compétentes des pays intéressés.

## Article 4

1. Les administrations compétentes des pays intéressés déterminent par des accords particuliers les locaux nécessaires aux services du pays limitrophe à l'intérieur de ladite zone, ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration des chemins de fer du pays sur le territoire duquel la gare est établie fournit, pour lesdits locaux, le mobilier, l'éclairage, le chauffage, le nettoyage, les liaisons téléphoniques, etc.

2. Les objets nécessaires au fonctionnement des services du pays limitrophe sont importés à titre temporaire et réexportés en exonération de tous droits de douane et taxes, sous réserve de déclarations régulières. Les interdictions ou restrictions d'importation ou d'exportation ne s'appliquent pas à ces objets.

## Article 5

1. Les locaux affectés aux services du pays limitrophe, à l'intérieur de la zone créée conformément à l'article 2, peuvent être désignés à l'extérieur par une inscription et un écusson aux couleurs nationales dudit pays.

2. Les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe doivent porter l'uniforme national ou le signe distinctif prescrit par les règlements dudit pays.

3. Les fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe, appelés à se rendre dans la gare pour l'exécution des contrôles prévus par la présente Convention, sont dispensés des formalités de passeports. La production de leurs pièces officielles suffit à justifier de leur nationalité, de leur identité, de leur qualité et de la nature de leurs fonctions.

4. Les fonctionnaires et agents mentionnés aux paragraphes 2 et 3 du présent article reçoivent, dans l'exercice de leurs fonctions, la protection et l'assistance dont bénéficient les fonctionnaires et agents correspondants du pays sur le territoire duquel la gare est établie.

5. Des exonérations d'impôts et de taxes peuvent être consenties, par les accords bilatéraux prévus à l'article 3, aux fonctionnaires et agents du pays limitrophe résidant dans le pays sur le territoire duquel la gare est établie.

6. Les accords bilatéraux visés à l'article 3 détermineront :

- a. L'effectif maximum de fonctionnaires et agents des administrations compétentes du pays limitrophe autorisés à effectuer des contrôles dans la zone créée conformément à l'article 2;
- b. Les conditions dans lesquelles leur rappel peut être requis; et
- c. Les conditions dans lesquelles ils peuvent être porteurs de leurs armes et s'en servir dans l'exercice de leurs fonctions à l'intérieur de ladite zone.

#### Article 6

1. Les administrations des douanes et les autres administrations intéressées s'efforcent, par tous les moyens en leur possession, de réduire le plus possible la durée des contrôles douaniers et autres auxquels sont soumises les marchandises franchissant la frontière de leurs pays et plus spécialement en ce qui concerne :

Les wagons expédiés en grande vitesse;

Les transports en transit international;

Les marchandises périssables, les animaux vivants et autres marchandises qui requièrent impérativement le transport rapide;

Les marchandises acheminées par les trains internationaux à marche accélérée; et

Les transports massifs de marchandises pondéreuses par trains entiers.

2. Des délais maxima pour l'exécution des contrôles douaniers ou autres peuvent être fixés par les accords bilatéraux visés à l'article 3.

3. Afin de permettre l'exécution des dispositions prévues au paragraphe 1 du présent article, les administrations des chemins de fer avisent, en temps opportun, les autorités compétentes des pays d'entrée et de sortie

des modifications de fréquence, d'horaire et de composition des trains internationaux.

## Titre II — Régime de transit international

### Article 7

1. Afin d'accélérer tout particulièrement le contrôle des marchandises transportées sous le régime du transit international, les administrations des douanes et les autres administrations intéressées prennent, en accord avec les administrations des chemins de fer de leurs pays, les dispositions spéciales qui leur paraissent opportunes.

2. En accord avec les administrations des chemins de fer des pays intéressés, les administrations des douanes et les autres administrations en cause desdits pays établissent, dans toute la mesure du possible, des bureaux dans les gares situées à l'intérieur du territoire de ces pays où le trafic international est particulièrement important, en vue de permettre les opérations de contrôle et le dédouanement des marchandises soit avant leur départ de ces gares, soit après leur arrivée dans lesdites gares. Le transport de ces marchandises, soit entre l'une de ces gares situées à l'intérieur du territoire d'un pays et la gare-frontière et vice versa, soit entre deux de ces gares intérieures de deux pays, peut s'effectuer sous le régime du transit international prévu au paragraphe 1 du présent article.

3. En vue de l'application des dispositions du présent titre :

- a. Les Parties contractantes reconnaissent, en principe, les scelléments de douane des autres Parties contractantes, sauf faculté, pour chaque administration des douanes, d'y ajouter son scellement propre, si elle l'estime indispensable ;
- b. Les Parties contractantes adoptent le modèle de déclaration-soumission internationale de douane annexé à la présente Convention ;
- c. La déclaration-soumission internationale de douane est imprimée en deux langues, le français et la langue du pays de départ ; elle est établie, sauf exception, en deux exemplaires pour chaque pays ;
- d. La déclaration de l'expéditeur est faite en caractères latins et dans la langue du pays de départ ou en français, l'administration des chemins de fer devant, le cas échéant, en faire la traduction ; et
- e. Cette règle n'exclut pas la possibilité, pour les administrations des douanes et des chemins de fer qui le désirent, d'admettre l'usage d'autres langues pour les trafics intéressant exclusivement leur pays.

4. Ce modèle de déclaration-soumission internationale de douane pourra être modifié suivant la procédure simplifiée prévue à l'article 16 de la présente Convention.

### **Titre III — Dispositions diverses**

#### **Article 8**

1. Les heures de service du personnel des chemins de fer, des douanes et des autres administrations intéressées sont judicieusement adaptées à l'horaire des trains et aux nécessités de l'acheminement.

2. Les Parties contractantes adaptent, dans la mesure du possibles dans les gares-frontière et dans les gares à contrôles juxtaposés, les heures d'ouverture des bureaux de postes, télégraphes et téléphones à celles des bureaux de douane correspondants.

3. Les administrations des douanes et les autres administrations intéressées font, dans les gares à contrôles séparés, des efforts analogues à ceux définis à l'article 6, paragraphe 1, pour réduire le plus possible la durée des contrôles douaniers et autres.

#### **Article 9**

Les Parties contractantes établissent, sur chaque itinéraire important, des lignes téléphoniques directes pour le service ferroviaire entre les gares-frontière des pays limitrophes et prennent des mesures pour faciliter et accélérer les communications téléphoniques privées. Par accord bilatéral, la faculté d'établir des liaisons téléphoniques directes peut être étendue à d'autres services publics.

#### **Article 10**

Les administrations des douanes, les autres administrations intéressées et les chemins de fer prennent les mesures nécessaires pour faciliter l'exécution des contrôles sur les voies chaque fois que de telles mesures sont susceptibles de réduire les délais d'attente, à condition que ces contrôles offrent toutes les garanties suffisantes et ne présentent aucun danger pour le personnel.

#### **Article 11**

Les administrations des douanes, les autres administrations intéressées et les chemins de fer prennent les mesures nécessaires pour que la priorité soit accordée aux opérations de contrôle des marchandises périssables, notamment si elles franchissent les frontières sous le régime ininterrompu du transit international.

### **Titre IV — Clauses finales**

#### **Article 12**

1. Après signature à la date de ce jour, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion des pays participant aux travaux de la commission économique pour l'Europe.

2. Les instruments d'adhésion et, s'il y a lieu, de ratification seront déposés auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui les notifiera à tous les pays visés au paragraphe 1 du présent article.

#### Article 13

La présente Convention pourra être dénoncée au moyen d'un préavis de six mois donné au Secrétaire général des Nations Unies qui notifiera cette dénonciation aux autres Parties contractantes. A l'expiration de ce délai de six mois, la Convention cessera d'être en vigueur pour la Partie contractante qui l'aura dénoncée.

#### Article 14

1. La présente Convention entrera en vigueur lorsque trois des pays visés à l'article 12, paragraphe 1, en seront devenus Parties contractantes.

2. Elle prendra fin si, à un moment quelconque, le nombre des Parties contractantes est inférieur à trois.

#### Article 15

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement, pourra être porté, à fins de décision, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant une commission arbitrale, pour laquelle chaque partie au différend désignera un membre et dont le président, qui aura voix prépondérante, sera désigné par le Secrétaire général des Nations Unies.

#### Article 16

1. Au cas où une des Parties contractantes estimerait utile d'apporter des modifications au modèle de déclaration-soumission internationale de douane annexé à la présente Convention, elle fera parvenir sa proposition d'amendement au Secrétaire général des Nations Unies qui en communiquera le texte à tous les pays signataires ou adhérents.

2. L'amendement sera considéré comme entré en vigueur quatre-vingt-dix jours à dater de la communication prévue au paragraphe précédent, à moins que, avant l'expiration de ce délai, un tiers au moins des pays signataires ou adhérents n'aient signifié au Secrétaire général des Nations Unies qu'ils s'y opposent.

3. Le Secrétaire général des Nations Unies constatera l'entrée en vigueur des amendements à l'annexe et la notifiera à tous les pays signataires ou adhérents.

## Article 17

1. L'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général des Nations Unies qui en transmettra une copie certifiée conforme à chacun des pays visés à l'article 12, paragraphe 1.

2. Le Secrétaire général est autorisé à enregistrer la présente Convention au moment de son entrée en vigueur.

Fait à Genève, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, l'un et l'autre textes faisant également foi, le dix janvier mil neuf cent cinquante-deux.

*(Suivent les signatures)*

---

## ANNEXE

L'annexe est identique à la formule jointe à la convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée.

---

**MESSAGE du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant l'approbation des conventions internationales pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs, aux bagages et aux marchandises transportés par voie ferrée (Du 8 janvier 1957)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1957
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	02
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	7304
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	10.01.1957
Date	
Data	
Seite	37-62
Page	
Pagina	
Ref. No	10 094 527

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.