

Z A K O N

O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA O KOMBINOVANOM TRANSPORTU NA UNUTRAŠNjim PLOVNIM PUTEVIMA UZ EVROPSKI SPORAZUM O VAŽNIM MEĐUNARODNIM LINIJAMA ZA KOMBINOVANI TRANSPORT I PRATEĆIM POSTROJENJIMA (AGTC) IZ 1991. GODINE

Član 1.

Potvrđuje se Protokol o kombinovanom transportu na unutrašnjim plovnim putevima uz Evropski sporazum o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) iz 1991. godine, u originalu na engleskom, francuskom i ruskom jeziku.

Član 2.

Tekst Protokola o kombinovanom transportu na unutrašnjim plovnim putevima uz Evropski sporazum o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) iz 1991. godine, u originalu na engleskom jeziku i u prevodu na srpski jezik glasi:

PROTOCOL
ON COMBINED TRANSPORT ON INLAND WATERWAYS TO THE
EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL
COMBINED TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS
(AGTC) OF 1991

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international transport of goods,

AWARE of the expected increase in the international transport of goods as a consequence of growing international trade,

CONSCIOUS of the adverse environmental consequences such developments might have,

EMPHASIZING the important role of all combined transport techniques to alleviate the burden on the European inland transport network and to mitigate environmental damages,

RECOGNIZING that combined transport on inland waterways and on certain coastal routes can constitute an important element on certain European transport corridors,

CONVINCED that, in order to make international combined transport on inland waterways and on certain coastal routes in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a coordinated plan for the development of combined transport services on inland waterways and on certain coastal routes and of the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards,

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Protocol:

(a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;

(b) The term "network of inland waterways of importance for international combined transport" shall refer to all inland waterways and those coastal routes which conform to the minimum requirements contained in Annex III to this Protocol if:

Article 1 (cont'd)

- (i) they are currently used for regular international combined transport;
- (ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
- (iii) they are expected to become important for international combined transport in the near future (as defined in (i) and (ii)).

These coastal routes should be in line with the provisions of Annex III, section (a), paragraph (xi);

(c) The term "related installations" shall refer to terminals in ports which are of importance for international combined transport, providing for the transshipment of containers and other intermodal transport units (swap-bodies, semi-trailers, goods road

vehicles, etc.) used in combined transport between inland water vessels and sea, road and rail transport.

Article 2

DESIGNATION OF THE NETWORK

1. The Contracting Parties being also Parties to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1991 adopt the provisions of this Protocol as a coordinated international plan for the development and operation of a network of inland waterways of importance for international combined transport as well as for terminals in ports, hereinafter referred to as "international inland waterway network for combined transport" which they intend to undertake within the framework of national programmes.

2. The international inland waterway network for combined transport consists of the inland waterways contained in Annex I to this Protocol and of terminals in ports contained in Annex II to this Protocol.

Article 3

TECHNICAL AND OPERATIONAL MINIMUM REQUIREMENTS

In order to facilitate combined transport services on the international inland waterway network for combined transport, Contracting Parties shall undertake appropriate measures in order to achieve the technical and operational minimum requirements referred to in Annex III to this Protocol.

Article 4

ANNEXES

The annexes to this Protocol form an integral part of the Protocol.

Chapter II

FINAL PROVISIONS

Article 5

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

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

Article 6

SIGNATURE

1. This Protocol shall be open at the office of the United Nations in Geneva for signature by States which are Contracting Parties to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1991 from 1 November 1997 to 31 October 1998.

2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 7

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 6.

2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 8

ACCESSION

1. This Protocol shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of Article 6 from 1 November 1997.
2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 9

ENTRY INTO FORCE

1. This Protocol shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of five States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more waterways of the international inland waterway network for combined transport link, in a continuous manner, the territories of at least three of the States which have deposited such an instrument.
2. If the above condition is not fulfilled, the Protocol 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.
3. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraphs 1 and 2 of this article, the Protocol shall enter into force 90 days after the date of deposit of the said instrument.

Article 10

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE PROTOCOL

1. Nothing in this Protocol 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.
2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 11

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Protocol 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.

Article 12

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Protocol or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol.

Article 13

AMENDMENT OF THE PROTOCOL

1. This Protocol may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 14 and 15.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Protocol shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.
5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 14

AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

1. Annexes I and II to this Protocol may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to Annexes I and II shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if, in the case of inclusion of a new inland waterway section or a terminal or in case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway section or is directly linked to the terminal, or if the considered terminal is situated on the said territory.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

Article 14 (cont'd)

5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.
6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 15

AMENDMENT OF ANNEX III

1. Annex III to this Protocol 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 III shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one fifth or more of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.
5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which have already notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment within the period of six months following the date of its communication according to paragraph 4 of this article.
6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 16

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Protocol by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of the said notification.
3. Any Contracting Party which ceases to be a Party of the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1991 shall on the same date cease to be a Party to this Protocol.

Article 17

TERMINATION

Should, after the entry into force of this Protocol, the number of Contracting Parties for any period of twelve consecutive months be reduced to less than five, the Protocol shall cease to have effect twelve months after the date on which the fifth State ceased to be a Contracting Party.

Article 18

NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Protocol may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out

in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 19

AUTHENTIC TEXTS

The original of this Protocol, of which the English, French, and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Protocol.

Done at Geneva on the seventeenth day of January 1997.

Annex I

INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT ^{*/}

Numbering of inland waterways of international importance

1. All inland waterways of importance for international combined transport shall have two-, four- or six-digit numbers preceded by the letters "C-E"^{**/}.
2. Main elementary parts of the C-E waterway network shall have two-digit numbers and their branches and secondary branches ("branches of branches") shall have four- and six-digit numbers, respectively.
3. Trunk inland waterways which follow a mainly north-south direction providing access to sea ports and connecting one sea basin to another shall be numbered 10, 20, 30, 40 and 50 in ascending order from west to east.
4. Trunk inland waterways which follow a mainly west-east direction crossing three or more inland waterways mentioned in 3 above shall be numbered 60, 70, 80 and 90 in ascending order from north to south.
5. Other main inland waterways shall be identified by two-digit numbers between the numbers of the two trunk inland waterways, as mentioned in 3 and 4 above, between which they are located.
6. In the case of branches (or branches of branches), the first two (or four) digits shall indicate the relevant higher element of the waterway network and the last two shall indicate individual branches numbered in order from the beginning to the end of the higher element as described in the table below. Even numbers shall be used for right-hand-side branches and odd numbers for left-hand-side branches.

^{*/} Inland waterways are considered to be important for international combined transport if they are currently used for regular international combined transport, if they serve as important feeder lines for international transport or if they are expected to become important for international combined transport in the near future (refer to Article 1, paragraph (b)).

^{**/} C-E inland waterways are contained in the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) and in this Protocol.

EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR REGULAR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
(1) <u>France</u>	
Dunkerque-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
Deûle	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E-02
Seine-North connection [Compiègne-Arleux] (planned)	C-E 05
Rhone	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Canal du Rhône à Sète	C-E 10-011
Lyon-St.Jean de Losne	C-E 10
[St.Jean de Losne-Mulhouse] (planned)	C-E 10
Rhine	
(Bâle-) Strasbourg	C-E 10
Seine	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (planned)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
Moselle	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80
(2) <u>Belgium</u>	
Haute Meuse	C-E 01
Mer du Nord-Leie	C-E 02, C-E 07
Gent-Terneuzen Kanaal	C-E 03
Schelde-Rijn Link	C-E 03, C-E 06
Bruxelles-Rupel Kanaal	C-E 04
Bovenschede	C-E 05
Albert Kanaal	C-E 05

<u>Inland waterway sections</u>	<u>C-E waterway number</u>
(3) <u>Netherlands</u>	
Juliana-Canal	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Sud Beveland-Canal	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Schelde-Rijn-Link	C-E 06
Waal	C-E 10
Rijn	C-E 10
Amsterdam-Rijn-Canal	C-E 11
Maas-Waal-Canal	C-E 12
Twenthe-Canal	C-E 70
Lek	C-E 70
(4) <u>Germany</u>	
Rhein	
(Strasbourg)-Karlsruhe- Dutch/German Border	C-E 10
Wesel-Datteln-Canal	C-E 10-01
Datteln-Hamm-Canal (Western part)	C-E 10-01
Rhein-Herne -Canal	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Dortmund-Ems-Canal	C-E 13
(south of Mittelland-Canal, incl. Dortmunder Haltung)	
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20

<u>Inland waterway sections</u>	<u>C-E waterway number</u>
(4) <u>Germany</u> (cont'd)	
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02
Hohensaaten-Friedrichsthaler waterway, Westoder	C-E 31
Mittelland-Canal (incl. Magdeburg link)	C-E 70
Elbe-Havel waterway	C-E 70
Havel-Oder waterway	C-E 70
Untere Havel waterway (incl. some canals within Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E-70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Main-Donau-Canal	C-E 80
Donau	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) <u>Switzerland</u>	
Rhein	
Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
(6) <u>Czech Republic</u>	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (planned)	C-E 20
	C-E 30

<u>Inland waterway sections</u>	<u>C-E waterway number</u>
(7) <u>Slovakia</u>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (planned)	C-E 20
	C-E 30
(8) <u>Austria</u>	
Danube	C-E 80
(9) <u>Poland</u>	
Odra	
(from the mouth to Gliwice Canal)	C-E 30
Wisla	C-E 40
(from Gdansk to Warszawa)	
(10) <u>Hungary</u>	
Danube	C-E 80
(11) <u>Croatia</u>	
Danube	C-E 80
[Danube-Sava Canal] (planned)	C-E 80-10
Drava	C-E 80-08
(from the mouth to Osijek)	
Sava	C-E 80-12
(from the mouth to Sisak)	
(12) <u>Yugoslavia</u>	
Danube	C-E 80
(13) <u>Bulgaria</u>	
Danube	C-E 80

<u>Inland waterway sections</u>	<u>C-E waterway number</u>
(14) <u>Romania</u>	
Danube	C-E 80
Danube-Black Sea-Canal	C-E 80-14
(15) <u>Russian Federation</u>	
St. Petersburg - Rybinsk Lock (Volga-Baltic waterway, Rybinsk Reservoir)	C-E 50
Rybinsk Lock - Astrakhan (r. Volga)	C-E 50
Rybinsk - Moscow (r. Volga, Kanal imeni Moskvyy, r. Moskva)	C-E 50-02
Vytegra - Petrozavodsk (Lake Onega)	C-E 60
Mouth of r. Kama - Perm (r. Kama)	C-E 50-01
Azov - Krasnoarmeisk (r. Don, Volga-Don Canal)	C-E 90
(16) <u>Ukraine</u>	
Danube	C-E 80
Danube-Kilia arm	C-E 80-09
Dnipro (from mouth to Kyiv)	C-E 40

Inland waterway sections

C-E waterway number

Coastal routes

Coastal route from Gibraltar to the north along the coast of Portugal, Spain, France, Belgium, Netherlands and Germany, via the Kiel Canal, along the coast of Germany, Poland, Lithuania, Estonia and Russia to Sankt-Petersburg-Volgo-Baltiyskiy Waterway, Belomorsko-Baltiyskiy Canal, along the coast of the White Sea to Arkhangelsk, together with inland waterways which are only accessible from that route

C-E 60

Coastal route from Gibraltar to the south along the coast of Spain, France, Italy, Greece, Turkey, Bulgaria, Romania and Ukraine along the southern coast of the Crimea to Azov, via the river Don to Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, together with inland waterways which are only accessible from that route

C-E 90

Annex II

TERMINALS IN PORTS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT ^{*/}

Numbering of terminals in inland waterway ports

All terminals in inland waterway ports of importance for international combined transport shall have numbers consisting of the number of the waterway they belong to followed by a hyphen followed by two digits corresponding to a port on a specific waterway, numbered in order from west to east and from north to south.

Terminals in inland waterway ports contained in the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) and in this Protocol shall be preceded by the letters "C-P"; terminals important only for international combined transport and therefore contained only in this Protocol shall be preceded by the letter "C".

^{*/} Terminals are considered to be important for international combined transport if they form together with the respective inland waterways and coastal routes a coherent network for combined transport, and if they are already used for combined transport.

List of terminals in ports

(1) **France**

C-P 01-01	Dunkerque (Dunkerque-Valenciennes Canal, 20.5 km)
C-P 02-03	Lille (Deûle, 42.0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rhine, 296.0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21.0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône)(Saône, 230.0 km, 296.0 km and 335.0 km, respectively)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375.0 km)
C-P 10-45	Marseille-Fos (Marseille-Rhône Canal, 0.0 km)
C-P 10-04-01	Sète (Rhône-Sète Canal, 96.0 km)
C-P 80-01	Le Havre (Le Havre-Tancarville Canal, 20.0 km)
C-P 80-02	Rouen (Seine, 242.0 km)
C-P 80-04-01	Port Autonome de Paris: Gennevilliers (Seine, 194.7 km); Bonneuil-Vigneux (Seine, 169.7 km); Evry (Seine, 137.8 km); Melun (Seine, 110.0 km); Limay-Porcheville (Seine, 109.0 km); Montereau (Seine, 67.4 km) Nanterre (Seine, 39.4 km); Bruyères-sur-Oise (Oise, 96.9 km); St. Ouen-l'Aumône (Oise, 119.2 km); Lagny (Marne, 149.8 km).

(2) **Belgium**

C-P 01 -02	Charleroi (Sambre, 38.8 km)
C-P 01-04	Liège (Meuse, 113.7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (North Sea)
C-P 03-04	Gent (Terneuzen-Gent Kanaal, 4.6 km)
C-P 04-05	Bruxelles (Kanaal Bruxelles-Rupel, 62.0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (Kanaal Bruxelles-Rupel, 34.0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35.7 km)
C-P 05-03	Meerhout (Albert Kanaal, 80.7 km)
C-P 06-01	Antwerpen (Schelde, 102.9 km)

(3) **Netherlands**

C-P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002.5 km)
C-P 11 -03	Amsterdam (Noordzeekanaal, 20.6 km)
C-P 12-01	Nijmegen (Waal, 884.6 km)

(4) Germany

C-P 10-04	Emmerich (Rhine, 852.0 km)
C-P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhine, 774.0 km)
C-P 10-14	Düsseldorf (Rhine, 743.0 km)
C-P 10-15	Neuss (Rhine, 740.0 km)
C-P 10-18	Köln (Rhine, 688.0 km)
C-P 10-24	Koblenz (Rhine, 596.0 km)
C-P 10-29	Mannheim (Rhine, 424.0 km)
C-P 10-32	Germersheim (Rhine, 385.0 km)
C-P 10-33	Wörth (Rhine, 366.0 km)
C-P 10-34	Karlsruhe (Rhine, 360.0 km)
C-P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66.0-68.0 km)
C-P 14-04	Bremen (Weser, 4.0-8.0 km)
C-P 20-04	Hamburg (Elbe, 618.0-639.0 km) ^{1/}
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330.0 and 333.0 km) ^{1/}
C-P 80-12	Mainz (Rhine, 500.0 km)
C-P 80-31	Regensburg (Danube, 2370.0-2378.0 km)
C-P 80-32	Deggendorf (Danube, 2281.0-2284.0 km)
C 80-01	Passau (Danube, 2228.4 km)

(5) Switzerland

C-P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Rhine, 159.38-169.95 km)
--------------	---------------------------------------------------

(6) Czech Republic

C-P 20-15	Děčín (Elbe, 98.2 and 94.2 km) ^{1/}
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75.3 and 72.5 km) ^{1/}
C-P 20-17	Milník (Elbe, 3.0 km) ^{1/}
C 20-01	Pardubice (Elbe, 130.0 km) (planned)
C-P 20-06-01	Praha (Vltava, 46.5 and 55.5 km)

(7) Slovakia

C-P 80-38	Bratislava (Danube, 1865.4 km)
C-P 80-40	Komárno (Danube, 1767.1 km)
C-P 80-41	Šturovo-JCP (Danube, 1721.4 km)
C 81 -01	Sereď (Váh, 74.3 km)
C-81-02	Šala (Váh, 54.5 km)
C 20/30-01	Devínska Nová Ves (Morava, 4.0 km)

^{1/} Distances to ports on the river Elbe are measured: in Germany - from the Czech/German State border; in the Czech Republic - from the junction of rivers Elbe and Vltava at Melník.

(8) Austria

C-P 80-33	Linz (Danube, 2128.2-2130.6 km)
C-P 80-34	Linz-Vöest (Danube, 2127.2 km)
C-P 80-35	Enns-Ennsdorf (Danube, 2111.8 km)
C-P 80-36	Krems (Danube, 2001.5 km)
C-P 80-37	Wien (Danube, 1916.8-1920.2 km)

(9) Poland

C-P 30	Gliwice Labedy (Gliwice Canal)
C-P 30	Opole (Odra)
C-P 30	Wroclaw (Odra)
C-P 40	Plock (Wisla)

(10) Hungary

C-P 80-42	Budapest (Danube, 1640.0 km)
-----------	------------------------------

(11) Croatia

C-P 80-47	Vukovar (Danube, 1333.1 km)
C-P 80-08-01	Osijek (Drava, 14.0 km)
C-P 80-12-01	Slavonski Brod (Sava, 355.0 km)
C-P 80-12-02	Sisak (Sava, 577.0 km)

(12) Yugoslavia

(13) Bulgaria

C 80-01	Vidin (Danube, 790.2 km)
C-P 80-56	Rousse (Danube, 495.0 km)

(14) Romania

C-P 80-51	Turnu Severin (Danube, 931.0 km)
C-P 80-57	Giurgiu (Danube, 493.0 km)
C-P 80-58	Oltenitza (Danube, 430.0 km)
C-P 80-60	Braila (Danube, 172.0-168.5 km)
C-P 80-61	Galati (Danube, 157.0-145.4 km)
C-P 80-14-03	Constanta (Danube-Black Sea Canal, 64.0 km)

(15) **Russian Federation**

C-P 50-01	Sankt-Peterburg sea port (Neva, 1397.0 km) ^{2/}
C-P 50-02	Sankt-Peterburg river port (Neva, 1385.0 km) ^{2/}
C-P 50-03	Podporozhie (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 1045.0 km) ^{2/}
C-P 50-04	Cherepovets (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 540.0 km) ^{2/}
C-P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520.0 km) ^{2/}
C-P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907.0 km) ^{2/}
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1313.0 km) ^{2/}
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541.0 km) ^{2/}
C-P 50-09	Samara (Volga, 1746.0 km) ^{2/}
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2175.0 km) ^{2/}
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2560.0 km) ^{2/}
C-P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051.0 km) ^{2/}
C 50-01	Rybinsk (Volga, 433.0 km) ^{2/}
C 50-02	Kineshma (Volga, 708.0 km) ^{2/}
C 50-03	Tolyatti (Volga, 1675.0 km) ^{2/}
C-P 50-02-01	Moskva Northern Port (Kanal imeni Moskvyy, 42.0 km) ^{2/}
C-P 50-02-02	Moskva Western Port (Kanal imeni Moskvyy, 32.0 km) ^{2/}
C-P 50-02-03	Moskva Southern Port (Kanal imeni Moskvyy, 0.0 km) ^{2/}
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269.0 km) ^{2/}
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933.0 km) ^{2/}
C-P 90-03	Azov (Don, 3168.0 km) ^{2/}
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134.0 km) ^{2/}
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997.0 km) ^{2/}
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868.0 km) ^{2/}

(16) **Ukraine**

C-P 80-09-02	Kilia (Danube-Kilia Arm, 47.0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Danube-Kilia Arm, 1.0 km)
C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856.0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393.0 km)
C-P 40-12	Kherson (Dnipro, 28.0 km)

^{2/} Distance from Moskva Southern Port.

Annex III

TECHNICAL AND OPERATIONAL MINIMUM REQUIREMENTS OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

(a) Technical characteristics of C-E waterways

The main technical characteristics of C-E waterways shall generally be in conformity with the classification of European inland waterways set out in Table 1.

For the evaluation of different C-E waterways, the characteristics of classes Vb - VII are to be used, taking account of the following principles:

- (i) The class of a waterway shall be determined by the horizontal dimensions of motor vessels, barges and pushed convoys, and primarily by the main standardised dimension, namely their beam or width;
- (ii) The values for Class Vb in Table 1 are to be regarded as important minimum objectives to be reached within the framework of relevant infrastructure development programmes. For new inland waterways to be utilised for combined transport a minimum draught of 280 cm should be ensured;
- (iii) The following minimum requirements are considered necessary in order to make a waterway suitable for container transport:
inland navigation vessels with a width of 11.4 m and a length of approximately 110 m must be able to operate with three or more layers of containers; otherwise a permissible length of pushed convoys of 185 m should be ensured, in which case they could operate with two layers of containers;
- (iv) When modernising existing waterways and/or building new ones, vessels and convoys of greater dimensions should always be taken into account;
- (v) In order to ensure more efficient container transport, the highest possible bridge clearance value should be ensured in accordance with footnote 4 of Table 1^{1/};
- (vi) On waterways with fluctuating water levels, the value of the recommended draught should correspond to the draught reached or exceeded for 240 days on average per year (or for 60% of the navigation period). The value of the recommended height under bridges (5.25, 7.00 or 9.10 m) should be ensured over the highest navigation level, where possible and economically reasonable;
- (vii) A uniform class, draught and height under bridges should be ensured either for the whole waterway or at least for substantial sections thereof;
- (viii) Where possible, the parameters of adjacent inland waterways should be the same or similar;
- (ix) The highest draught (4.50 m) and minimum bridge clearance (9.10 m) values should be ensured on all parts of the network that are directly connected with coastal routes;

^{1/} If, however, the proportion of empty containers exceeds 50%, observance of a value for the minimum height under bridges which is higher than that indicated in footnote 4 to Table 1 should be considered.

- (x) A minimum bridge clearance of 7.00 m should be ensured on waterways that connect important sea ports with the hinterland and are suitable for efficient container and river-sea traffic;
- (xi) Coastal routes listed in Annex I above are intended to ensure the integrity of the C-E waterways' network throughout Europe and are meant to be used, within the meaning of this Protocol, by river-sea vessels whose dimensions should, where possible and economically viable, meet the requirements for self-propelled units suitable for navigating on inland waterways of classes Vb and above.

Table 1^{*/}

CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE FOR COMBINED TRANSPORT^{/}**

Type of inland waterway	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges					Pushed convoys					Minimum height under bridges <u>2/</u>	Graphical symbols on maps
		Type of vessel: General characteristics					Type of convoy: General characteristics						
		Designation	Maximum length	Maximum beam	Draught <u>5/</u>	Tonnage		Length	Beam	Draught <u>5/</u>	Tonnage		
		L(m)	B(m)	d(m)	T(t)		L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	H(m)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE	Vb	Large Rhine vessels	95-110	11.4	2.50-2.80	1,500-3,000		172-185 <u>1/</u>	11.4	2.50-4.50	3,200-6,000	5.25 or 7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	Via							95-110 <u>1/</u>	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000	7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	Vib	<u>3/</u>	140	15.0	3.90			185-195 <u>1/</u>	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000	7.00 or 9.10 <u>4/</u>	
	Vic							270-280 <u>1/</u> 195-200 <u>1/</u>	22.8 33.0-34.2 <u>1/</u>	2.50-.50 2.50-4.50	9,600-18,000 9,600-18,000	9.10 <u>4/</u>	
	vn						<u>6/</u>	275-285	33.0-34.2 <u>1/</u>	2.50-4.50	14,500-27,000	9.10 <u>4/</u>	

^{*/} This classification is in line with the classification given in Annex III of the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) of 19 January 1996.

^{**/} Classes I-Va are not mentioned, being of regional importance or of no relevance for combined transport

Footnotes to Table 1

- 1/ The first figure takes into account the existing situations, whereas the second one represents both future developments and, in some cases, existing situations.
- 2/ Allows for a safety clearance of about 0.30 m between the uppermost point of the vessel's structure or its load and a bridge.
- 3/ Allows for expected future developments in ro-ro, container and river-sea navigation.
- 4/ Checked for container transport:
5.25 m for vessels transporting 2 layers of containers;
7.00 m for vessels transporting 3 layers of containers;
9.10 m for vessels transporting 4 layers of containers.
50% of the containers may be empty or ballast should be used.
- 5/ The draught value for a particular inland waterway to be determined according to the local conditions.
- 6/ Convoys consisting of a larger number of barges can also be used on some sections of waterways of class VII. In this case, the horizontal dimensions may exceed the values shown in the table.

(b) Operational minimum requirements for C-E waterways

C-E waterways should meet the following essential operational criteria in order to be able to ensure reliable international traffic:

- (i) Through traffic should be ensured throughout the navigation period, with the exception of the breaks mentioned below;
- (ii) The navigation period may be shorter than 365 days only in regions with severe climatic conditions, where the maintaining of channels free of ice in the winter season is not possible and a winter break is therefore necessary. In these cases, dates should be fixed for the opening and closure of navigation. The duration of breaks in the navigation period caused by natural phenomena such as ice, floods, etc. should be kept to a minimum by appropriate technical and organisational measures;
- (iii) The duration of breaks in the navigation period for regular maintenance of locks and other hydraulic works should be kept to a minimum. Users of a waterway where maintenance work is planned should be kept informed of the dates and duration of the envisaged break in navigation. In cases of unforeseen failure of locks or other hydraulic facilities, or other force majeure, the duration of breaks should be kept as limited as possible using all appropriate measures to remedy the situation;
- (iv) No breaks shall be admissible during low water periods. A reasonable limitation of admissible draught may nevertheless be allowed on waterways with fluctuating water levels. However, a minimum draught of 1.20 m should be ensured at all times, with the recommended or characteristic draught being ensured or exceeded for 240 days per year. In regions referred to in subparagraph (ii) above, the minimum draught of 1.20 m should be ensured for 60% of the navigation period on average;
- (v) Operating hours of locks, movable bridges and other infrastructure works shall be such that round-the-clock (24-hour) navigation can be ensured on working days, if economically feasible. In specific cases, exceptions may be allowed due to organisational and/or technical reasons. Reasonable hours of navigation should also be ensured during holidays and at weekends.

(c) Technical and operational minimum requirements for terminals in ports

The network of C-E waterways shall be complemented by a system of terminals in inland waterway ports. Each terminal shall meet the following technical and operational minimum requirements:

- (i) It should be situated on a C-E waterway;
- (ii) It should be capable of accommodating vessels or pushed convoys used on the relevant C-E waterway in conformity with its class;
- (iii) It should be connected with main roads and railway lines (preferably belonging to the network of international roads and railway lines established by the European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) and the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC));
- (iv) Its aggregate cargo handling capacity should be in the order of 30,000 to 40,000 TEUs a year;
- (v) It should offer suitable conditions for the development of a port industrial zone;
- (vi) All the facilities necessary for usual operations in international traffic should be available;
- (vii) With a view to ensuring the protection of the environment, reception facilities for the disposal of waste generated on board ships should be available in ports of international importance;
- (viii) Efficient transshipment of containers and other intermodal transport units (swap-bodies, semi-trailers, goods road vehicles, etc.) should be ensured and sufficient capacity for the intermediate storage of containers and suitable equipment for container handling should be available;
- (ix) Regular container handling should be made economical with specific and tailor-made terminals for combined transport;
- (x) Apart from the actual transshipment of containers (mainly with container cranes having a capacity of 15 to 20 units per hour) a large number of other services should be offered by these terminals. These services could include the organisation of the onward transport of containers, the storage of empty units as well as maintenance and repair of damaged containers;
- (xi) For ro-ro services special facilities should be available, such as loading ramps, special berths and parking areas;
- (xii) Berths for inland water vessels used in combined transport should provide for a guaranteed draught of at least 2.80 m and desirably 3.5 m, a length suitable to accommodate vessels with a length of at least 110 m and a bridge clearance equal to that of the adjoining waterways.
- (xiii) Efficient handling of consignments in the terminals can substantially contribute to achieving efficient international combined transport services, especially if the following requirements are met:

The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of vessels and from the arrival of vessels to the beginning of unloading of containers should not exceed one hour, unless the wishes of

customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means;

The waiting periods for road vehicles delivering or collecting loading units should be as short as possible (20 minutes maximum);

These requirements can be met through appropriate arrangement and dimensioning of the various elements of the transshipment terminal (see (viii));

- (xiv) The individual functional areas of a terminal are again composed of a number of system components. In order to obtain a transshipment terminal which is optimal in all respects, it is necessary to provide well-balanced dimensions for the individual system components, since the efficiency of the terminal is determined by its weakest component.

**PROTOKOL O KOMBINOVANOM TRANSPORTU NA UNUTRAŠNJIM
PLOVNIM PUTEVIMA UZ EVROPSKI SPORAZUM O VAŽNIM
MEĐUNARODNIM LINIJAMA ZA KOMBINOVANI TRANSPORT I
PRATEĆIM POSTROJENJIMA (AGTC) IZ 1991. GODINE**

Strane potpisnice ovog Protokola,

U želji da olakšaju međunarodni transport robe,

Svesne očekivanog porasta međunarodnog transporta robe kao posledice rasta međunarodne trgovine,

Svesne štetnih posledica koje takav razvoj može da ima na okolinu,

Ističući značajnu ulogu svih tehnologija kombinovanog transporta koje imaju za cilj rasterećenje evropske mreže unutrašnjih plovnih puteva i ublažavanje štete po životnu okolinu,

Naglašavajući da kombinovani transport na unutrašnjim plovnim putevima i nekim priobalnim putevima može da predstavlja značajan deo transportnih koridora,

Ubeđene da je za efikasniji i za klijente atraktivniji međunarodni kombinovani transport na unutrašnjim plovnim putevima i određenim priobalnim putevima, izuzetno važno formiranje zakonskog okvira kojim se uređuje plan razvijanja usluga kombinovanog transporta na unutrašnjim plovnim putevima i nekim priobalnim putevima, kao i infrastrukture neophodne za njihovu realizaciju, koji se zasniva na međunarodno priznatim parametrima i standardima,

Dogovorile su sledeće:

DEO I
OPŠTE ODREDBE
Definicije
Član 1.

U svrhu ovog Protokola:

- (a) izraz „kombinovani transport” označava transport robe u jednoj istoj transportnoj jedinici korišćenjem više od jednog vida transporta;
- (b) izraz „mreža unutrašnjih plovnih puteva od značaja za međunarodni kombinovani transport” odnosi se na sve unutrašnje plovne puteve i one priobalne puteve koji ispunjavaju minimum zahteva navedenih u Aneksu III uz ovaj Protokol, ako:
 - 1. se trenutno koriste za redovni međunarodni kombinovani transport;
 - 2. služe kao važne priključne linije za međunarodni kombinovani transport;
 - 3. se od njih očekuje da u bliskoj budućnosti postanu značajne za međunarodni kombinovani transport (kako je definisano pod (1) i (2)).

Ovi priobalni putevi treba da budu u skladu sa odredbama Aneksa III, podnaslov (a), stav (11);

- (v) izraz „prateća postrojenja” odnosi se na terminale u lukama koji su značajni za međunarodni kombinovani transport, jer obezbeđuju pretovar kontenera i drugih intermodalnih transportnih jedinica (izmenjivi transportni sudovi, poluprikolice, drumska vozila za prevoz robe itd.) koje se koriste u kombinovanom transportu plovila unutrašnje plovidbe sa pomorskim, drumskim i železničkim transportom.

Označavanje mreže

Član 2.

1. Strane potpisnice, koje su istovremeno i strane u Evropskom sporazumu o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) od 1991. godine usvajaju odredbe ovog Protokola, kao koordinirani međunarodni plan razvoja i funkcionisanja mreže unutrašnjih plovni puteva od značaja za međunarodni kombinovani transport, kao i za terminale u lukama, (u daljem tekstu: mreža unutrašnjih plovni puteva od značaja za međunarodni kombinovani transport), koji nameravaju da primene u okviru svojih nacionalnih programa.
2. Mreža unutrašnjih plovni puteva od značaja za međunarodni kombinovani transport sastoji se od unutrašnjih plovni puteva koji su navedeni u Aneksu I uz ovaj Protokol i terminala u lukama koji su obuhvaćeni Aneksom II uz ovaj Protokol.

Minimalni tehnički i operativni zahtevi

Član 3.

Da bi se olakšale transportne usluge u okviru mreže unutrašnjih plovni puteva od značaja za međunarodni kombinovani transport, strane potpisnice će preduzeti odgovarajuće mere kako bi ispunile minimum tehničkih i operativnih zateva iz Aneksa III uz ovaj Protokol.

Član 4.

ANEKSI

Aneksi su sastavni deo ovog Protokola.

DEO II

ZAVRŠNE ODREDBE

Određivanje depozitara

Član 5.

Depozitar ovog Protokola je generalni sekretar Ujedinjenih nacija.

Potpisivanje

Član 6.

1. Ovaj Protokol će biti otvoren za potpisivanje od 1. novembra 1997. do 31. oktobra 1998. godine u kancelariji Ujedinjenih nacija u Ženevi za države koje su strane potpisnice Evropskog sporazuma o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) od 1991. godine.
2. Takvo potpisivanje biće podložno ratifikaciji, prihvatanju ili odobravanju.

Ratifikovanje, prihvatanje ili odobravanje

Član 7.

1. Ovaj Protokol podleže ratifikaciji, prihvatanju ili odobravanju u skladu sa stavom 2. člana 6.
2. Ratifikacija, prihvatanje ili odobravanje se vrši deponovanjem instrumenta kod generalnog sekretara Ujedinjenih nacija.

Pristupanje

Član 8.

1. Ovaj Protokol će biti otvoren od 1. novembra 1997. godine za pristupanje bilo koje države koja se spominje u stavu 1. člana 6.
2. Pristupanje će biti sprovedeno deponovanjem instrumenata o pristupanju kod generalnog sekretara.

Stupanje na snagu

Član 9.

1. Ovaj Protokol stupa na snagu 90 dana od datuma kada strane vlada pet država deponuju instrumente o ratifikaciji, odobravanju ili pristupanju, pod uslovom da jedan ili više plovnih puteva mreže međunarodnih plovnih puteva za kombinovani transport, povezuju, u kontinuitetu, teritorije najmanje tri države koje su deponovale takav instrument.
2. Ako se ne ispuni prethodno navedeni uslov, Protokol stupa na snagu 90 dana od datuma deponovanja instrumenta o ratifikaciji, odobravanju ili pristupanju, kojim će pomenuti uslov biti zadovoljen.
3. Za svaku državu koja deponuje instrument ratifikacije, odobravanja ili pristupanja nakon početka perioda od 90 dana navedenog u stavovima 1. i 2. ovog člana, Protokol stupa na snagu 90 dana nakon datuma deponovanja pomenutog instrumenta.

Ograničenja na primenu protokola

Član 10.

1. Ništa u ovom Sporazumu neće biti sačinjeno tako da sprečava stranu u ugovoru da preduzme takvu akciju, kompatibilnu sa odredbama Povelje Ujedinjenih nacija i ograničenu na hitnosti situacije, koju smatra neophodnom za spoljnu ili unutrašnju bezbednost.

2. Takve mere, koje moraju biti privremene, biće odmah prijavljene depozitaru i njihova priroda naznačena.

Rešavanje sporova

Član 11.

1. Svi sporovi između dve ili više strana potpisnica, koji se odnose na tumačenje ili primenu ovog Protokola, a koje strane u sporu ne mogu da reše pregovorima ili na neki drugi način, podnose se na arbitražu, na zahtev jedne od njih. Ukoliko se strane u sporu ne dogovore o arbitru ili arbitrima u roku od tri meseca nakon zahteva za arbitražu, bilo koja od tih strana može da zatraži od generalnog sekretara Ujedinjenih nacija da odredi jednog arbitra od koga će se tražiti odluka o sporu.
2. Presuda arbitra ili arbitara, imenovanih u skladu sa stavom 1. ovog člana je obavezujuća za sve strane potpisnice u sporu.

Rezerve

Član 12.

Svaka strana potpisnica može, u vreme potpisivanja ovog Protokola ili deponovanja njenog instrumenta ratifikacije, obavestiti depozitara da se ne smatra obaveznom prema članu 11. ovog Protokola.

Amandman na protokol

Član 13.

1. Ovaj Protokol može biti izmenjen u skladu sa procedurom navedenom u ovom članu, izuzimajući ono što je predviđeno članovima 14. i 15.
2. Na zahtev jedne strane potpisnice, svaki amandman koji ona predloži na ovaj Protokol, razmatra Radna grupa za kombinovani transport Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu.
3. Ako amandman usvoji dvotrećinska većina prisutnih strana potpisnica koje su glasale, generalni sekretar Ujedinjenih nacija dostavlja amandman svim stranama potpisnicama na usvajanje.
4. Bilo koji predloženi amandman dostavljen u skladu sa stavom 3. ovog člana, stupa na snagu za sve strane potpisnice tri meseca nakon isteka perioda od 12 meseci nakon datuma njihovog prosleđivanja, pod uslovom da u toku tog perioda od 12 meseci ni jedna država, koja je strana potpisnica, ne uputi generalnom sekretaru Ujedinjenih nacija prigovor na preporučenu izmenu.
5. Ako je prigovor na predloženi amandman podnet u skladu sa stavom 4. ovog člana, smatraće se da amandman nije prihvaćen i neće imati nikakvog efekta.

Amandmani na anekse I i II

Član 14.

1. Aneksi I i II uz ovaj Protokol mogu biti izmenjeni u skladu sa procedurom koja je opisana u ovom članu.

2. Na zahtev ugovorne strane, bilo koji amandman koji se predloži na anekse I i II razmatraće Radna grupa za kombinovani transport Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu.
3. Ako amandman usvoji većina prisutnih strana potpisnica koje su glasale, generalni sekretar Ujedinjenih nacija dostavlja amandman stranama potpisnicama koje su direktno zainteresovane za njeno prihvatanje. U smislu ovog člana, smatraće se da je direktno zainteresovana ona strana potpisnica preko čije teritorije prelazi uključen novi deo plovnog puta ili je njena teritorija direktno povezana sa uključenim novim terminalom, u slučaju izmena na njima ili ako se razmatrani terminal nalazi na pomenutoj teritoriji.
4. Sve predložene amandmane, prosleđene u skladu sa stavom 2. i 3. ovog člana, smatraju se usvojenim ukoliko ni jedna od direktno zainteresovanih strana potpisnica ne uputi generalnom sekretaru prigovor na predloženi amandman, u roku od šest meseci od datuma prosleđivanja od strane depozitara.
5. Bilo koji amandman tako prihvaćen biće saopšten od strane generalnog sekretara Ujedinjenih nacija svim ugovornim stranama i stupiće na snagu tri meseca nakon datuma obaveštenja od strane depozitara.
6. Ukoliko je prigovor na predloženi amandman podnet u skladu sa stavom 4. ovog člana, smatraće se da amandman nije prihvaćen i neće imati nikakvog efekta.
7. Depozitar neposredno zainteresovanih ugovornih strana mora biti bez odlaganja obaveštavan od strane Sekretarijata Ekonomske komisije za Evropu o predloženim amandmanima.

Amandman na aneks III

Član 15.

1. Aneks III uz ovaj Protokol može biti izmenjen u skladu sa procedurom navedenom u ovom članu.
2. Na zahtev ugovorne strane, bilo koji amandman koji je predložen na Aneks III, razmatraće Radna grupa za kombinovani transport Ekonomske komisije Ujedinjenih nacija za Evropu.
3. Ukoliko amandman usvoji dvotrećinska većina ugovornih strana, koja je prisutna i koja glasa, amandman će biti saopšten od strane generalnog sekretara Ujedinjenih nacija svim ugovornim stranama na prihvatanje.
4. Bilo koji predloženi amandman saopšten u skladu sa stavom 3. ovog člana smatraće se prihvaćenim ukoliko, u okviru perioda od šest meseci nakon datuma saopštenja, jedna petina ili više od jedne petine ugovornih strana nije obavestila generalnog sekretara Ujedinjenih nacija o prigovoru na predloženi amandman.
5. Bilo koji amandman prihvaćen u skladu sa stavom 4. ovog člana biće saopšten od strane generalnog sekretara svim ugovornim stranama i stupiće na snagu tri meseca nakon datuma saopštenja u pogledu na sve ugovorne strane osim

onih koje su već obavestile generalnog sekretara da ne prihvataju predloženi amandman u roku od šest meseci od njenog prosleđivanja u skladu sa stavom 4. ovog člana.

6. Ukoliko je jedna petina ili više od jedne petine ugovornih strana uložila prigovor na predloženi amandman u skladu sa navedenim stavom 4. smatraće se da amandman nije prihvaćen i neće imati nikakvog efekta.

Otkazivanje

Član 16.

1. Svaka strana potpisnica može da otkáže ovaj Protokol upućivanjem pismenog obaveštenja generalnom sekretaru Ujedinjenih nacija.
2. Otkaz Protokola stupa na snagu godinu dana nakon što je generalni sekretar Ujedinjenih nacija primio takvo obaveštenje.
3. Svaka strana potpisnica, koja prestane da bude strana u Evropskom sporazumu o važnim međunarodnim linijama kombinovanog transporta i pratećim postrojenjima od 1991. godine, istog dana prestaje da bude i strana potpisnica ovog Protokola.

Prestanak važenja

Član 17.

Ukoliko se, nakon stupanja na snagu ovog Protokola, broj strana potpisnica, u bilo kom periodu od dvanaest uzastopnih meseci, smanji na manje od pet, Protokol prestaje da važi dvanaest meseci nakon datuma na koji je peta država prestala da bude strana potpisnica.

Obaveštenja i saopštenja depozitara

Član 18.

Osim obaveštenja i saopštenja koja su navedena u ovom Protokolu, funkcije generalnog sekretara Ujedinjenih nacija, u svojstvu depozitara, navedene su u Delu VII Bečke konvencije o ugovornom pravu, sačinjene u Beču, 23. maja 1969. godine.

Verodostojnost tekstova

Član 19.

Original ovog Protokola, gde su engleski, francuski i ruski tekstovi jednako merodavni, deponuju se kod generalnog sekretara Ujedinjenih nacija.

U potvrdu navedenog, dole potpisani, valjano opunomoćeni u tu svrhu, potpisali su ovaj Protokol.

Sačinjeno u Ženevi 17. januara 1997. godine.

Aneks I

UNUTRAŠNJI PLOVNI PUTEVI OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI KOMBINOVANI TRANSPORT*

Označavanje unutrašnjih plovni puteva od međunarodnog značaja

1. Svi unutrašnji plovni putevi od značaja za međunarodni kombinovani transport treba da imaju dvocifrene, četvorocifrene ili šestocifrene brojeve ispred kojih stoje slova "C-E"^{**}
2. Glavni osnovni delovi C-E mreže plovni puteva treba da imaju dvocifrene, a njihovi ogranci i sekundarni ogranci („ogranci ogranaka“) četvorocifrene, odnosno šestocifrene brojeve.
3. Najvažniji unutrašnji plovni putevi, koji se uglavnom kreću pravcem sever-jug i koji osiguravaju pristup pomorskim lukama i povezuju jedan morski sliv sa drugim, treba da budu označeni brojevima 10, 20, 30, 40 i 50, rastućim redosledom od zapada prema istoku.
4. Najvažniji unutrašnji plovni putevi, koji se uglavnom kreću pravcem zapad-istok presecajući tri ili više unutrašnjih plovni puteva, navedenih pod tačkom 3. treba da budu označeni brojevima 70, 80 i 90, rastućim redosledom od severa prema jugu.
5. Ostali glavni unutrašnji plovni putevi označavaće se dvocifrenim brojevima između brojeva dva najvažnija plovna puta, kako je navedeno u prethodnim tačkama 3. i 4. između kojih se nalaze.
6. Ako se radi o ograncima (ili ograncima ogranaka), prve dve (ili četiri) cifre označavaju odgovarajući viši element mreže unutrašnjih plovni puteva, a poslednje dve, pojedinačne ogranke označene po redu od početka do kraja višeg elementa, kako je opisano u donjoj tabeli. Parni brojevi se koriste za ogranke s desne strane, a neparni za ogranke sa leve strane.

* Smatra se da su unutrašnji plovni putevi od značaja za međunarodni kombinovani transport ako se trenutno koriste za međunarodni kombinovani transport, ako služe kao priključne linije međunarodnog transporta ili ako se očekuje da će postati važne za međunarodni kombinovani transport u bliskoj budućnosti (vidi član 1, stav (b)).

** C-E unutrašnji plovni putevi obuhvaćeni su Evropskim sporazumom o glavnim unutrašnjim plovni putevima od međunarodnog značaja (AGN) i ovim Protokolom.

**EVROPSKI UNUTRAŠNJI PLOVNI PUTEVI OD ZNAČAJA ZA
MEĐUNARODNI KOMBINOVANI TRANSPORT***

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovniog puta

(1) Francuska

Denkerk – Arlo – Konde na Esko

C-E 01

Del

Bove – Lil – (Zebriž)

C-E-02

Sena – Severna veza [Kompjenj – Arlo] (planiran)

C-E 05

Rona

Marsej – Fos – Lion

C-E 10

Vezni kanal Rona – Set

C-E 10-011

Lion – San Žen d Losn

C-E 10

[San Žen d Losn -Miluz] (planiran)

C-E 10

Rajna

Bale – Strazbur

C-E 10

Sena

Avr – Ruan - Konflan

C-E 80

Konflan – Kompjenj

C-E 80

[Kompjenj - Tul] (planiran)

C-E 80

Konflan – Ženvilje

C-E 80-04

Ženvilje – Bri- na Seni

C-E 80-04

Mozel

Tul – Nansi – Tionvil (-Trir)

C-E 80

(2) Belgija

Kanal Mez

C-E 01

Severno more – Li

C-E 02, C-E 07

Gent – kanal Ternezen

C-E 03

Šelda – vezni kanal Rajna

C-E 03, C-E 06

Brisel – kanal Rupel

C-E 04

Bovešelde

C-E 05

Albertov kanal

C-E 05

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovnog puta

(3) Holandija

Juliana Kanal	C-E 01
Dordrecht Kil	C-E 01
Sud Bevelend Kanal	C-E 03
Holands Dip	C-E 03
vezni kanal Šelda – Rajna	C-E 06
Val	C-E 10
Rajna	C-E 10
Amsterdam – Rajna Kanal	C-E 11
Mas – Val Kanal	C-E 12
Tvente Kanal	C-E 70
Lek	C-E 70

(4) Nemačka

Rajna (Strazbur)- Karlsruhe – Nemačka Granica	C-E 10
Vezel – Dateln Kanal	C-E 10-01
Dateln – Ham Kanal (zapadni deo)	C-E 10-01
Rajna – Herne Kanal	C-E 10-03
Nekar	C-E 10-07
Dortmund – Ems Kanal - (južno od Srednje nemačkog kanala, uključujući Dortmund stajalište)	C-E 13
Srednji Vezer	C-E 14
Laba	C-E 20

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovnog puta

(4) Nemačka (nastavak)

Laba-Obilazni kanal	C-E 20-02
Hohensaten – plovni put Fridrihstaler, Vestoder	C-E 31
Srednje nemački kanal(uključujući vezu sa Magdeburgom)	C-E 70
Laba – Hafel	C-E 70
Hafel - Odra plovni put	C-E 70
Unter Hafel plovni put, (uključujući neke kanale do Berlina)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E-70-10, C-E 71- 04, C-E 71-06)
Mozel	C-E 80
Majna	C-E 80
Majna – Dunav Kanal	C-E 80
Dunav	C-E 80
Sar	C-E 80-06

(5) Švajcarska

Rajna Bazel (-Strazbur)	C-E 10-09
----------------------------	-----------

(6) Češka Republika

Laba	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (planiran)	C-E 20 C-E 30

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovnog puta

(7) Slovačka

Dunav C-E 80

Vah C-E 81

[Morava] (planiran) C-E 20
C-E 30

(8) Austrija

Dunav C-E 80

(9) Poljska

Odra (do izvora Glivice kanala) C-E 30

Visla (od Gdanjska do Varšave) C-E 40

(10) Mađarska

Dunav C-E 80

(11) Hrvatska

Dunav C-E 80

[Dunav – Sava kanal] (planiran) C-E 80-10

Drava (od izvora do Osijeka) C-E 80-08

Sava (od ušća do Siska) C-E 80-12

(12) Jugoslavija

Dunav C-E 80

(13) Bugarska

Dunav C-E 80

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovnog puta

(14) Rumunija

Dunav	C-E 80
Dunav – Crno more kanal	C-E 80-14

(15) Ruska Federacija

Sankt Peterburg - Ribinsk prevodnica, (Volgo–Baltički plovni put, Ribinsk rezervoar)	C-E 50
Ribinsk prevodnica - Astrahan (reka Volga)	C-E 50
Ribinsk – Moskva (reka Volga, kanal Moskva, reka Moskva)	C-E 50-02
Vitegra - Petrozavodsk (jezero Onjega)	C-E 60
Ušće reke Kama - Perm (reka Kama)	C-E 50-01
Azov – Krasnoarmeisk (reka Don, Volga - Don kanal)	C-E 90

(16) Ukrajina

Dunav	C-E 80
Dunav – Kilijski rukavac	C-E 80-09
Dnjepar (od ušća do Kijeva)	C-E 40

Delovi unutrašnjih plovnih puteva

Broj C-E plovnog puta

Priobalni putevi

Priobalni put od Gibraltara prema severu, duž obale Portugalije, Španije, Francuske, Belgije, Holandije i Nemačke preko Kielskog kanala, duž obale Nemačke, Poljske, Litvanije, Estonije i Rusije prema Sankt-Petersburg-Volgo-Baltijeskieu vodenom putu, Belomorsko-Baltijskiy kanalu, duž obale Belog mora do Arkhangelska, zajedno sa unutrašnjim plovniim putevima koji su pristupačni samo sa tog puta.

C-E 60

Priobalni put od Gibraltara prema jugu duž obale Španije, Francuske, Italije, Grčke, Turske, Bugarske, Rumunije i Ukrajine duž južne obale Crimea do Azova, preko reke Don do Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhana, zajedno sa unutrašnjim plovniim putevima koji su pristupačni samo sa tog puta.

C-E 90

Aneks II

TERMINALI U LUKAMA OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI KOMBINOVANI TRANSPORT*

Označavanje terminala u lukama unutrašnjih plovni puteva

Svi terminali u lukama unutrašnje plovidbe, koji su od značaja za međunarodni kombinovani transport, treba da budu označeni brojevima koji se sastoje od broja plovnog puta kome pripadaju, iza koga sledi crticom odvojen dvocifreni broj koji odgovara luci na određenom plovnom putu, redosledom od zapada prema istoku i od severa prema jugu.

Ispred terminala u lukama unutrašnjih plovni puteva, koji su sadržani u Evropskom sporazumu o glavnim unutrašnjim plovni putevima od međunarodnog značaja (AGN) i u ovom Protokolu, treba da stoje slova „C-P“; ispred terminala koji su značajni samo za međunarodni kombinovani transport, pa su stoga i obuhvaćeni ovim Protokolom, treba stoji slovo „C“.

* Smatra se da su terminali značajni za međunarodni kombinovani transport ako, zajedno sa odnosnim plovni putevima i priobalnim putevima, sačinjavaju koherentnu mrežu kombinovanog transporta, i ako se već koriste za kombinovani transport.

Lista terminala u lukama

(1) Francuska

C-P 01-01 Denkerk (kanal Denkerk – Valansijen, 20.5 km)
C-P 02-03 Lil (Del, 42.0 km)
C-P 10-36 Strazbur (Rajna, 296.0 km)
C-P 10-39 Miluz - Otmarshajm (Veliki alzaški kanal, 21.0 km)
C-P 10-43 Aproport (Šalon, Makon, Francuski grad na Soni)(Sona, 230.0 km, 296.0 km and 335.0 km, respektivno)
C-P 10-44 Lion (Sona, 375.0 km)
C-P 10-45 Marselj - Fos (Marselj – Rona kanal, 0.0 km)
C-P 10-04-01 Set (kanal Rona – Set, 96.0 km)
C-P 80-01 Avr (kanal Avr – Tankarvil, 20.0 km)
C-P 80-02 Ruan (Sena, 242.0 km)
C-P 80-04-01 Lučka uprava Pariz:
Ženvilje (Sena, 194.7 km);
Bonoj – Vinjo (Sena, 169.7 km);
Evre (Sena, 137,8 km)
Melen (Sena, 110,0 km)
Lime – Poršvilj (Sena, 109,0 km)
Montro (Sena, 67,4 km)
Nanter (Sena, 39,4 km)
Brujer – sir – Oaz (Oaza, 96,9 km)
Sent – Jan – I – Omon (Oaza, 119,2 km)
Lani (Marna, 149,8 km)

(2) Belgija

C-P 01 – 02 Šarlerua (Sambra, 38,8 km)
C-P 01 – 04 Lijež (Mez, 113,7 km)
C-P 02-01 Zebriž (Severno more)
C-P 03-04 Gent (kanal Temezen – Gent, 4,6 km)
C-P 04-05 Brisel (kanal Brisel – Rupel, 62,0 km)
C-P 04-05-02 Vilebruk (kanal Brisel – Rupel, 34.0 km)
C-P 05-01 Avelhem (Bovešelda, 35,7 km)
C-P 05-03 Merhaut (Albertov kanal, 80,7 km)
C-P 06-01 Antverpen (Šelda, 102,9 km)

(3) Holandija

C-P 10-01 Rotterdam (Novi Mas, 1002,5 km)
C-P 11-03 Amsterdam (Severni kanal, 20,6 km)
C-P 12-01 Nejmejhen (Val, 884,6 km)

(4) Nemačka

C-P 10-04 Emerih (Rajna, 852,0 km)
C-P 10 – 12 Duizburg – Rurort Hafen (Rajna, 774,0 km)
C-P 10 – 14 Dizeldorf (Rajna, 743,0 km)
C-P 10 – 15 Nojs (Rajna, 740,0 km)
C-P 10 – 18 Keln (Rajna, 688,0 km)
C-P 10 – 24 Koblenc (Rajna, 596,0 km)
C-P 10 – 29 Manhajm (Rajna, 424,0 km)
C-P 10 – 32 Germershajm (Rajna, 385,0 km)
C-P 10 – 33 Vert (Rajna, 366,0 km)
C-P 10 – 34 Karlsrue (Rajna, 360,0 km)
C-P 14 – 01 Bremerhafen (Vezer, 66,0 – 68,0 km)
C-P 14 – 04 Bremen (Vezer, 4,0 – 8,0 km)
C-P 20 – 04 Hamburg (Elba, 618,0 – 639,0 km) ^{1/}
C-P 20 – 08 Magdebirger Hefen (Elba, 330,0 i 333,0 km) ^{1/}
C-P 80 – 12 Majnc (Rajna, 500,0 km)
C-P 80 – 31 Regenzburg (Dunav, 2370,0 – 2378,0 km)
C-P 80 – 32 Degendorf (Dunav, 2281,0 – 2284,0 km)
C 80-01 Pasau (Dunav, 2228.4 km)

(5) Švajcarska

C-P 10-09-02 Rajnhafen – bajdar – Bazel (Rajna, 159,38 – 169, 95 km)

(6) Češka Republika

C-P 20 – 15 Dječín (Laba, 98,2 i 94,2 km) ^{1/}
C-P 20 – 16 Usti nad Labom (Laba, 75,3 i 72,5 km) ^{1/}
C-P 20 – 17 Mjelník (Laba, 3,0 km) ^{1/}
C 20-01 Pardubice (Laba, 130.0 km) (planiran)
C-P 20-06-01 Prag (Vltava, 46.5 i 55.5 km)

(7) Slovačka

C-P 80-38 Bratislava (Dunav, 1865.4 km)
C-P 80-40 Komarno (Dunav, 1767.1 km)
C-P 80 – 41 Šturovo (Dunav, 1722,0 km)
C 81-01 Sered (Vag, 74.3 km)
C-81-02 Šala (Vag, 54.5 km)
C 20/30-01 Devínsko novo mesto (Morava, 4.0 km)

^{1/} Rastojanja do luka na reci Labi su merena: u Nemačkoj - do Češko-Nemačke državne granice, u Češkoj Republici – do ušća reke Labe i Vltave u Mjelniku.

(8) Austrija

C - P 80 – 33 Linc (Dunav, 2128,2 – 2130,6 km)
C - P 80 – 34 Linc – Fest * (Dunav, 2127,2 km)
C - P 80 – 35 Ens – Ensdorf (Dunav, 2111,8 km)
C - P 80 – 36 Krems (Dunav, 2001,5 km)
C - P 80 – 37 Beč (Dunav, 1916,8 – 1920,2 km)

(9) Poljska

C - P 30 Glivice Lebedi (Glivicki kanal)
C - P 30 Opole (Odra)
C - P 30 Vroclav (Odra)
C - P 40 Plok (Visla)

(10) Mađarska

C - P 80-42 Budimpešta (Dunav, 1640.0 km)

(11) Hrvatska

C-P 80-47 Vukovar (Dunav, 1333.1 km)
C-P 80-08-01 Osijek (Drava, 14.0 km)
C-P 80-12-01 Slavonski Brod (Sava, 355.0 km)
C-P 80-12-02 Sisak (Sava, 577.0 km)

(12) Jugoslavija

(13) Bugarska

C 80-01 Vidin (Dunav, 790.2 km)
C-P 80-56 Ruse (Dunav, 495.0 km)

(14) Rumunija

C-P 80 – 51 Turn - Severin (Dunav, 931,0 km)
C-P 80 – 57 Đurđu (Dunav, 493,0 km)
C-P 80 – 58 Oltenica (Dunav, 430,0 km)
C-P 80 – 60 Braila (Dunav, 172,0 – 168,5 km)
C-P 80 – 61 Galac (Dunav, 157,0 – 145,4 km)
C-P 80-14-03 Konstanca (Dunav – Crno more Kanal, 64.0 km)

(15) Ruska Federacija

- C -P 50 – 01 Sankt Peterburg, morska luka (r. Neva, 1397,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 02 Sankt Peterburg, rečna luka (r. Neva, 1385,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 03 Podporožje (Volgo–Baltički plovni put, 1045,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 04 Čerepovec (Volgo–Baltički plovni put, 540,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 05 Jaroslavl (Volga, 520,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 06 Nižnji Novgorod (Volga, 907,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 07 Kazanj (Volga, 1313,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 08 Uljanovsk (Volga, 1541,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 09 Samara (Volga, 1746,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 10 Saratov (Volga, 2175,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 11 Volgograd (Volga, 2560,0 km) ^{2/}
- C -P 50 – 12 Astrahan (Volga, 3051,0 km) ^{2/}
- C 50-01 Ribinsk (Volga, 433,0 km) ^{2/}
- C 50-02 Minešma (Volga, 708,0 km) ^{2/}
- C 50-03 Taljati (Volga, 1675,0 km) ^{2/}
- C-P 50 – 02 – 01 Moskva, Severna luka (kanal Moskva, 42,0 km) ^{2/}
- C-P 50 – 02 – 02 Moskva, Zapadna luka (kanal Moskva, 32,0 km) ^{2/}
- C-P 50 – 02 – 03 Moskva, Južna luka (kanal Moskva, 0,0 km) ^{2/}
- C-P 50 – 01 – 01 Perm (Kama, 2269,0 km) ^{2/}
- C 50-01-01 Čajkovski (Kama, 1933,0 km) ^{2/}
- C-P 90 – 03 Azov (Don, 3168,0 km) ^{2/}
- C-P 90 – 04 Rostov (Don, 3134,0 km) ^{2/}
- C-P 90 – 05 Ust – Donjeck (Don, 2997,0 km) ^{2/}
- C 90-01 Volgograd (Don, 1868,0 km) ^{2/}

(16) Ukrajina

- C-P 80 – 09 – 02 Kilija (Dunav – Kilijski rukavac, 47,0 km)
- C-P 80 – 09 – 03 Ust – Dunajsk (Dunav – Kilijski rukavac, 1,0 km)
- C-P 40-05 Kijev (Dnjepar, 856,0 km)
- C-P 40-09 Dnjepropetrovsk (Dnjepar, 393,0 km)
- C-P 40-12 Herson (Dnjepar, 28,0 km)

^{2/} Rastojanja od južno od moskovske luke

Aneks III

MINIMALNI TEHNIČKI I OPERATIVNI ZAHTEVI ZA UNUTRAŠNJE PLOVNE PUTEVE U EVROPI ZA MEĐUNARODNI KOMBINOVANI TRANSPORT

(a) Tehničke karakteristike C-E plovnih puteva

Glavne tehničke karakteristike uglavnom bi trebalo da odgovaraju klasifikaciji evropskih plovnih puteva, iznetoj u tabeli 1.

Pri ocenjivanju različitih C-E vodenih puteva, treba koristiti karakteristike klasa Vb – VII, uzimajući u obzir sledeća načela:

1. Klasa plovnog puta određuje se prema horizontalnim dimenzijama samohodnih plovila, tegljenih i potiskivanih sastava, i prvenstveno prema glavnim standardizovanim dimenzijama, odnosno njihovoj najvećoj širini;
2. Vrednosti za klasu Vb iz tabele 1 treba uzeti kao značajne minimalne ciljeve koje treba ostvariti u okviru relevantnih programa razvoja infrastrukture. Da bi se novi unutrašnji plovni putevi koristili za kombinovani transport, treba osigurati minimalni gaz od 2,80 m;
3. Da bi se plovni put osposobio za kontenerski transport, neophodni su sledeći minimalni zahtevi:

plovila za unutrašnju plovību širine 11,4 m i dužine približno 110 m moraju biti u stanju da plove natovareni sa tri ili više reda kontenera po visini; inače dozvoljena dužina potiskivanih sastava treba da bude 185 m da bi mogli da plove natovareni sa dva reda kontenera po visini;

4. Pri modernizovanju postojećih plovnih puteva i/ili izgradnji novih, uvek treba uzimati u obzir plovila i sastave većih dimenzija;
5. Da bi se osigurao efikasniji kontenerski transport, moraju se predvideti najviše moguće vrednosti plovidbenih otvora mostova u skladu s fusnotom 4 tabele 1.^{1/}
6. Na plovnim putevima s oscilirajućim vodostajem, preporučena vrednost gaza treba da odgovara gazu koji se dostiže ili prelazi za prosečno 240 dana godišnje (ili 60% plovidbenog perioda). Vrednost preporučene visine plovidbenog otvora mostova (5,25; 7,00 ili 9,10 m) treba osigurati preko najvišeg plovidbenog nivoa, gde je to moguće i ekonomski prihvatljivo;

^{1/} Međutim, ako udeo praznih kontenera prekorači 50% treba voditi računa o pridržavanju vrednosti minimalne visine plovidbenog otvora mostova koja je viša od one koja je navedena u fusnoti 4. koja ide uz Tabelu 1.

7. Treba osigurati jednaku klasu, gaz i visinu plovidbenog otvora mosta ili duž celog plovnog puta ili barem na njegovim najvažnijim delovima;
8. Gde je to moguće, parametri za susedne plovne puteve treba da budu jednaki ili slični;
9. Na svim delovima mreže koji su direktno povezani sa priobalnim putevima, treba osigurati najveći gaz (4,50 m) i minimalnu visinu plovidbenog otvora mosta (9,10 m);
10. Na plovnim putevima, koji spajaju važne morske luke sa zaleđem, tako da su pogodne za efikasan kontenerski transport i transport reka-more, treba osigurati minimalnu visinu plovidbenog otvora mosta od 7,00 m;
11. Da bi se osigurao integritet mreže C-E plovnih puteva širom Evrope, predviđeni su priobalni pravci, navedeni u Aneksu I koji se, u smislu ovog Protokola, planiraju za transport rečno-morskih plovila, čije dimenzije treba da zadovoljavaju, gde je to moguće i ekonomski održivo, uslove za samohodna plovila pogodna za plovību na plovnim putevima Vb i gore-navedenih klasa.

Tabela 1.*
KLASIFIKACIJA EVROPSKE MREŽE UNUTRAŠNJIH PLOVNIH PUTEVA OD ZNAČAJA ZA MEĐUNARODNI
KOMBINOVANI TRANSPORT**

Tip unutrašnjeg plovnog puta	Klasa plovnih puteva	Samohodna plovila i barže					Potiskivani sastavi					Minimalna visina plovidbenog otvora mosta	Grafik svih simbola na mapi
		Tip plovila: opšte karakteristike					Tip sastava: opšte karakteristike						
		namena	Maks. dužina	Maks. širina	Gaz 5/	Nosivost		Dužina	Širina	Gaz 5/	Nosivost		
		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	Vb	Velika Rajna plovila	95-110	11.4	2.50- 2.80	1,500- 3,000		172-185 1/	11.4	2.50- 4.50	3,200- 6,000	5.25 ili 7.00 ili 9.10 4/	
	Vla							95-110 1/	22.8	2.50- 4.50	3,200- 6,000	7.00 ili 9.10 4/	
	VIb	3/						185-195 1/	22.8	2.50- 4.50	6,400- 12,000	7.00 ili 9.10 4/	
	VIc							270-280 1/ 195-200 1/	22.8 33.0-34.2 1/	2.50- .50 2.50- 4.50	9,600- 18,000 9,600- 18,000	9.10 4/	
	VII						6/	275-285 1/	33.0-34.2 1/	2.50- 4.50	14,500- 27,000	9.10 4/	

~
..

* Ova klasifikacija je u skladu sa klasifikacijom datom u Aneksu III Evropskog sporazuma o najvažnijim unutrašnjim plovnim putevima od međunarodnog značaja (AGN) od 19. januara 1996. godine

** Klase I-Va nisu navedene, postojeći od regionalnog značaja ili oni koji nisu relevantni za kombinovani transport.

Fusnote uz tabelu 1

1. Prva cifra je povezana sa trenutnom situacijom, a druga sa budućim razvojem ili u nekim slučajevima, takođe sa postojećom situacijom.
2. Uzima se u obzir sigurnosna granica od oko 0,30 m između najviše tačke plovila i njegovog tereta, i visine plovidbenog otvora mosta.
3. Uzima se u obzir očekivani razvoj u pogledu ro-ro, kontenerskog i reka-more transporta.
4. Ograničenja za kontenerski transport:

5,25 m za plovila koja su natovarena sa dva reda kontenera po visini;
7,00 m za plovila koja su natovarena sa tri reda kontenera po visini;
9,10 m za plovila koja su natovarena sa četiri reda kontenera po visini;

50% kontenera može da bude prazno ili treba koristiti balast.
5. Dubina gaza određenog unutrašnjeg plovnog puta mora biti određena u odnosu na trenutno stanje na datoj lokaciji.
6. Sastavi, koji se sastoje od većeg broja barži, mogu takođe da se koriste na nekim delovima plovnih puteva klase VII. U tom slučaju, horizontalne dimenzije mogu da prekorače vrednosti iz tabele.

(b) Minimalni operativni zahtevi za C-E plovne puteve

C-E plovni putevi treba da zadovoljavaju sledeće osnovne operativne kriterijume da bi mogli da osiguraju pouzdani međunarodni transport:

1. Tokom celog plovidbenog perioda, treba osigurati protok saobraćaja, izuzimajući niže navedene prekide;
2. Plovidbeni period može biti kraći od 365 dana samo u područjima sa oštrim klimatskim uslovima, gde nije moguće održati kanale nezaleđenim tokom zimskog perioda, te je stoga potreban zimski prekid. U tim slučajevima treba utvrditi datume otvaranja i zatvaranja za plovidbu. Trajanje prekida plovidbenog perioda usled prirodnih pojava kao što su led, poplave itd. treba odgovarajućim tehničkim i organizacionim merama svesti na minimum;
3. Trajanje prekida u plovidbenom periodu radi redovnog održavanja prevodnica i ostalih hidrauličkih radova treba svesti na minimum. Korisnike plovnog puta na kome se planiraju radovi održavanja treba obavestiti o datumima i trajanju planiranog prekida plovidbe. U slučajevima nepredviđenih kvarova na prevodnicama i ostalim hidrauličkim postrojenjima, ili druge više sile, trajanje prekida treba maksimalno ograničiti, korišćenjem odgovarajućih mera za poboljšanje situacije;
4. U periodu niskog vodostaja ne dozvoljavaju se nikakvi prekidi. Razumno ograničenje prihvatljivog gaza može se ipak dozvoliti na plovnim putevima s oscilirajućim vodostajem. Međutim, u svako doba treba osigurati minimalni vodostaj od 1,20 m, dok preporučeni ili karakteristični gaz treba da se dostigne ili prelazi kroz 240 dana godišnje. U područjima koji se pominju u gornjem podstavu (II), treba osigurati minimalan gaz od 1,20 m u proseku 60% plovidbenog perioda;
5. Radno vreme na prevodnicama, pokretnim mostovima i ostalim objektima infrastrukture treba biti takvo da se radnim danima može osigurati non-stop (24 sata) plovidba, ukoliko je to ekonomski održivo. U posebnim slučajevima mogući su izuzeci iz organizacionih i/ili tehničkih razloga. Tokom državnih praznika i vikendom treba osigurati razumno radno vreme.

(c) Minimalni tehnički i operativni zahtevi za terminale u lukama

Mrežu C-E plovnih puteva treba dopuniti sistemom terminala u lukama unutrašnjih plovnih puteva. Svaki terminal treba da ispunjava minimum tehničkih i operativnih zahteva:

1. Treba da je smešten na C-E plovnom putu;
2. Treba da bude u stanju da primi plovila ili potiskivane sastave koji plove na odgovarajućem C-E plovnom putu u skladu sa njegovom klasom;
3. Treba da bude povezan sa glavnim drumskim putevima i železničkim linijama (po mogućstvu s onima koji pripadaju mreži međunarodnih puteva i železničkih linija utvrđenih Evropskim sporazumom o glavnim međunarodnim saobraćajnim arterijama (AGR), Evropskim sporazumom o glavnim međunarodnim železničkim linijama (AGC) i Evropskim sporazumom o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC));
4. Njegov odgovarajući pretovarni kapacitet treba da bude od 30.000 do 40.000 TEU godišnje;
5. Treba da ima odgovarajuće uslove za razvoj lučke industrijske zone;
6. Treba da raspolaze svim uređajima neophodnim za uobičajene operacije u međunarodnom transportu;
7. U cilju obezbeđenja zaštite okoline, u lukama od međunarodnog značaja treba da postoji oprema za prijem otpada sa brodova;
8. Treba da obezbeđuje efikasan pretovar kontenera i drugih intermodalnih transportnih jedinica (izmenjivi transportni sud, poluprikolica, drumska vozila za prevoz robe, itd.) i da ima dovoljno kapaciteta za privremeno skladištenje kontenera i odgovarajuće opreme za manipulaciju kontenerima;
9. Posebni, prilagođeni terminali za kombinovani transport treba da omoguće da rukovanje standardnim kontenerima bude ekonomično;
10. Nezavisno od aktuelnog pretovara kontenera (uglavnom pomoću kranova kapaciteta od 15 do 20 jedinica na sat), ovi terminali trebalo bi da ponude veliki broj drugih usluga. Te usluge mogle bi da obuhvate naprednu organizaciju kontenerskog transporta, skladištenje praznih kontenera, kao i održavanje i popravke oštećenih kontenera;
11. Za usluge Ro-Ro transporta treba obezbediti posebna postrojenja, kao što su rampe za utovar, posebne vezove i parking prostor;
12. Vezovi za plovila unutrašnje plovidbe, koja se koriste u kombinovanom transportu, treba da omoguće zagarantovani gaz od 2,80 m, po mogućstvu 3,5 m, u koja mogu da se smeste plovila dužine min 110 m i visine plovidbenog otvora kao kod onih na susednim plovnim putevima;

13. Efikasno rukovanje robom u terminalima može značajno da doprinese pružanju efikasnijih usluga međunarodnog kombinovanog transporta, posebno ako se zadovolje sledeći uslovi:

Vreme od poslednjeg prihvatanja robe do isplovljavanja broda i od uplovljavanja broda do početka istovara kontenera treba da bude kraće od jedan sat, osim ako se zahtevi klijenata u pogledu krajnjeg roka prijema ili raspolaganja robom ne budu zadovoljeni na neki drugi način;

Vreme čekanja drumskih vozila koja isporučuju ili sakupljaju transportne jedinice treba maksimalno da se skрати (najviše 20 minuta);

Ovi zahtevi mogu da se zadovolje odgovarajućim uređenjem i dimenzionisanjem raznih elemenata terminala za pretovar (vidi (VIII));

14. Pojedinačne funkcionalne zone se sastoje od nekoliko sistemskih komponenata. Da bi se dobio terminal za pretovar, koji bi bio optimalan u svakom pogledu, potrebno je obezbediti dobro izbalansirane dimenzije pojedinačnih komponenata sistema, pošto efikasnost terminala određuje njegova najslabija komponenta.

Član 3.

Prilikom deponovanja ratifikacionog instrumenta za Protokol o kombinovanom transportu na unutrašnjim plovnim putevima uz Evropski sporazum o važnim međunarodnim linijama za kombinovani transport i pratećim postrojenjima (AGTC) iz 1991. godine, Republika Srbija će izjaviti sledeću rezervu:

„Odredbe člana 11, a u vezi sa članom 12. Protokola, nisu obavezujuće za Republiku Srbiju”.

Član 4.

Ovaj zakon stupa na snagu osmog dana od dana objavljivanja u „Službenom glasniku Republike Srbije-Međunarodni ugovori”.