

# **ЗАКОН**

## **О ПОТВРЂИВАЊУ ПРОТОКОЛА О КОМБИНОВАНОМ ТРАНСПОРТУ НА УНУТРАШЊИМ ПЛОВНИМ ПУТЕВИМА УЗ ЕВРОПСКИ СПОРАЗУМ О ВАЖНИМ МЕЂУНАРОДНИМ ЛИНИЈАМА ЗА КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ И ПРАТЕЋИМ ПОСТРОЈЕЊИМА (AGTC) ИЗ 1991. ГОДИНЕ**

### **Члан 1.**

Потврђује се Протокол о комбинованом транспорту на унутрашњим пловним путевима уз Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) из 1991. године, у оригиналу на енглеском, француском и руском језику.

### **Члан 2.**

Текст Протокола о комбинованом транспорту на унутрашњим пловним путевима уз Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) из 1991. године, у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

**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 <sup>\*/</sup>**

#### **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"<sup>\*\*/</sup>.
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.

---

<sup>\*/</sup> 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)).

<sup>\*\*/</sup> 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) <b><u>France</u></b>	
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) <b><u>Belgium</u></b>	
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) <b><u>Netherlands</u></b>	
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) <b><u>Germany</u></b>	
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) <b><u>Germany</u></b> (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) <b><u>Switzerland</u></b>	
Rhein	
Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
(6) <b><u>Czech Republic</u></b>	
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) <b><u>Slovakia</u></b>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (planned)	C-E 20
	C-E 30
(8) <b><u>Austria</u></b>	
Danube	C-E 80
(9) <b><u>Poland</u></b>	
Odra	
(from the mouth to Gliwice Canal)	C-E 30
Wisla	C-E 40
(from Gdansk to Warszawa)	
(10) <b><u>Hungary</u></b>	
Danube	C-E 80
(11) <b><u>Croatia</u></b>	
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) <b><u>Yugoslavia</u></b>	
Danube	C-E 80
(13) <b><u>Bulgaria</u></b>	
Danube	C-E 80

<u>Inland waterway sections</u>	<u>C-E waterway number</u>
(14) <b><u>Romania</u></b>	
Danube	C-E 80
Danube-Black Sea-Canal	C-E 80-14
(15) <b><u>Russian Federation</u></b>	
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) <b><u>Ukraine</u></b>	
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 <sup>\*/</sup>**

#### **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".

---

<sup>\*/</sup> 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) <sup>1/</sup>
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330.0 and 333.0 km) <sup>1/</sup>
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) <sup>1/</sup>
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75.3 and 72.5 km) <sup>1/</sup>
C-P 20-17	Milník (Elbe, 3.0 km) <sup>1/</sup>
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)

---

<sup>1/</sup> 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) <sup>2/</sup>
C-P 50-02	Sankt-Peterburg river port (Neva, 1385.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-03	Podporozhie (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 1045.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-04	Cherepovets (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 540.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1313.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-09	Samara (Volga, 1746.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2175.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2560.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051.0 km) <sup>2/</sup>
C 50-01	Rybinsk (Volga, 433.0 km) <sup>2/</sup>
C 50-02	Kineshma (Volga, 708.0 km) <sup>2/</sup>
C 50-03	Tolyatti (Volga, 1675.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-02-01	Moskva Northern Port (Kanal imeni Moskvyy, 42.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-02-02	Moskva Western Port (Kanal imeni Moskvyy, 32.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-02-03	Moskva Southern Port (Kanal imeni Moskvyy, 0.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269.0 km) <sup>2/</sup>
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 90-03	Azov (Don, 3168.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134.0 km) <sup>2/</sup>
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997.0 km) <sup>2/</sup>
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868.0 km) <sup>2/</sup>

(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)

---

<sup>2/</sup> 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<sup>1/</sup>;
- (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;

---

<sup>1/</sup> 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<sup>\*/</sup>**

**CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE FOR COMBINED TRANSPORT<sup>\*\*/</sup>**

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>	

<sup>\*/</sup> 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.

<sup>\*\*/</sup> 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.

**ПРОТОКОЛ О КОМБИНОВАНОМ ТРАНСПОРТУ НА УНУТРАШЊИМ  
ПЛОВНИМ ПУТЕВИМА УЗ ЕВРОПСКИ СПОРАЗУМ О ВАЖНИМ  
МЕЃУНАРОДНИМ ЛИНИЈАМА ЗА КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ И  
ПРАТЕЋИМ ПОСТРОЈЕЊИМА (AGTC) ИЗ 1991. ГОДИНЕ**

*Стране потписнице овог Протокола,*

*У жељи да олакшају међународни транспорт робе,*

*Свесне очекиваног пораста међународног транспорта робе као последице  
раста међународне трговине,*

*Свесне штетних последица које такав развој може да има на околину,*

*Истичући значајну улогу свих технологија комбинованог транспорта које  
имају за циљ растерећење европске мреже унутрашњих пловних путева и  
ублажавање штете по животну околину,*

*Наглашавајући да комбиновани транспорт на унутрашњим пловним  
путевима и неким приобалним путевима може да представља значајан део  
транспортних коридора,*

*Убеђене да је за ефикаснији и за клијенте атрактивнији међународни  
комбиновани транспорт на унутрашњим пловним путевима и одређеним  
приобалним путевима, изузетно важно формирање законског оквира којим се  
уређује план развијања услуга комбинованог транспорта на унутрашњим  
пловним путевима и неким приобалним путевима, као и инфраструктуре  
неопходне за њихову реализацију, који се заснива на међународно признатим  
параметрима и стандардима,*

*Договориле су следеће:*

**ДЕО I  
ОПШТЕ ОДРЕДБЕ**

**Дефиниције**

**Члан 1.**

У сврху овог Протокола:

- (а) израз „комбиновани транспорт” означава транспорт робе у једној истој транспортној јединици коришћењем више од једног вида транспорта;
- (б) израз „мрежа унутрашњих пловних путева од значаја за међународни комбиновани транспорт” односи се на све унутрашње пловне путеве и оне приобалне путеве који испуњавају минимум захтева наведених у Анексу III уз овај Протокол, ако:
  - 1. се тренутно користе за редовни међународни комбиновани транспорт;
  - 2. служе као важне прикључне линије за међународни комбиновани транспорт;

3. се од њих очекује да у блиској будућности постану значајне за међународни комбиновани транспорт (како је дефинисано под (1) и (2)).

Ови приобални путеви треба да буду у складу са одредбама Анекса III, поднаслов (а), став (11);

- (в) израз „пратећа постројења” односи се на терминале у лукама који су значајни за међународни комбиновани транспорт, јер обезбеђују претовар конテナ и других интермодалних транспортних јединица (измењиви транспортни судови, полуприколице, друмска возила за превоз робе итд.) које се користе у комбинованом транспорту пловила унутрашње пловидбе са поморским, друмским и железничким транспортом.

### **Означавање мреже**

#### **Члан 2.**

1. Стране потписнице, које су истовремено и стране у Европском споразуму о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) од 1991. године усвајају одредбе овог Протокола, као координирани међународни план развоја и функционисања мреже унутрашњих пловних путева од значаја за међународни комбиновани транспорт, као и за терминале у лукама, (у даљем тексту: мрежа унутрашњих пловних путева од значаја за међународни комбиновани транспорт), који намеравају да примене у оквиру својих националних програма.
2. Мрежа унутрашњих пловних путева од значаја за међународни комбиновани транспорт састоји се од унутрашњих пловних путева који су наведени у Анексу I уз овај Протокол и терминала у лукама који су обухваћени Анексом II уз овај Протокол.

### **Минимални технички и оперативни захтеви**

#### **Члан 3.**

Да би се олакшале транспортне услуге у оквиру мреже унутрашњих пловних путева од значаја за међународни комбиновани транспорт, стране потписнице ће предузети одговарајуће мере како би испуниле минимум техничких и оперативних захтева из Анекса III уз овај Протокол.

#### **Члан 4.**

### **АНЕКСИ**

Анекси су саставни део овог Протокола.

## **ДЕО II**

### **ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ**

#### **Одређивање депозитара**

#### **Члан 5.**

Депозитар овог Протокола је генерални секретар Уједињених нација.

## **Потписивање**

### **Члан 6.**

1. Овај Протокол ће бити отворен за потписивање од 1. новембра 1997. до 31. октобра 1998. године у канцеларији Уједињених нација у Женеви за државе које су стране потписнице Европског споразума о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) од 1991. године.
2. Такво потписивање биће подложно ратификацији, прихватању или одобравању.

## **Ратификовање, прихватање или одобравање**

### **Члан 7.**

1. Овај Протокол подлеже ратификацији, прихватању или одобравању у складу са ставом 2. члана 6.
2. Ратификација, прихватање или одобравање се врши депоновањем инструмента код генералног секретара Уједињених нација.

## **Приступање**

### **Члан 8.**

1. Овај Протокол ће бити отворен од 1. новембра 1997. године за приступање било које државе која се спомиње у ставу 1. члана 6.
2. Приступање ће бити спроведено депоновањем инструмента о приступању код генералног секретара.

## **Ступање на снагу**

### **Члан 9.**

1. Овај Протокол ступа на снагу 90 дана од датума када стране влада пет држава депонују инструменте о ратификацији, одобравању или приступању, под условом да један или више пловних путева мреже међународних пловних путева за комбиновани транспорт, повезују, у континуитету, територије најмање три државе које су депоновале такав инструмент.
2. Ако се не испуни претходно наведени услов, Протокол ступа на снагу 90 дана од датума депоновања инструмента о ратификацији, одобравању или приступању, којим ће поменути услов бити задовољен.
3. За сваку државу која депонује инструмент ратификације, одобравања или приступања након почетка периода од 90 дана наведеног у ставовима 1. и 2. овог члана, Протокол ступа на снагу 90 дана након датума депоновања поменутог инструмента.

## **Ограничења на примену протокола**

### **Члан 10.**

1. Ништа у овом Споразуму неће бити сачињено тако да спречава страну у уговору да предузме такву акцију, компатибилну са одредбама Повеље Уједињених нација и ограничену на хитности ситуације, коју сматра неопходном за спољну или унутрашњу безбедност.
2. Такве мере, које морају бити привремене, биће одмах пријављене депозитару и њихова природа назначена.

## **Решавање спорова**

### **Члан 11.**

1. Сви спорови између две или више страна потписница, који се односе на тумачење или примену овог Протокола, а које стране у спору не могу да реше преговорима или на неки други начин, подносе се на арбитражу, на захтев једне од њих. Уколико се стране у спору не договоре о арбитру или арбитрима у року од три месеца након захтева за арбитражу, било која од тих страна може да затражи од генералног секретара Уједињених нација да одреди једног арбитра од кога ће се тражити одлука о спору.
2. Пресуда арбитра или арбитара, именованих у складу са ставом 1. овог члана је обавезујућа за све стране потписнице у спору.

## **Резерве**

### **Члан 12.**

Свака страна потписница може, у време потписивања овог Протокола или депоновања њеног инструмента ратификације, обавестити депозитара да се не сматра обавезном према члану 11. овог Протокола.

## **Амандман на протокол**

### **Члан 13.**

1. Овај Протокол може бити измењен у складу са процедуром наведеном у овом члану, изузимајући оно што је предвиђено члановима 14. и 15.
2. На захтев једне стране потписнице, сваки амандман који она предложи на овај Протокол, разматра Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Ако амандман усвоји двотрећинска већина присутних страна потписница које су гласале, генерални секретар Уједињених нација доставља амандман свим странама потписницама на усвајање.
4. Било који предложен амандман достављен у складу са ставом 3. овог члана, ступа на снагу за све стране потписнице три месеца након истека периода од 12 месеци након датума њиховог прослеђивања, под условом да у току тог периода од 12 месеци ни једна држава, која је страна потписница, не упути генералном секретару Уједињених нација приговор на препоручену измену.

5. Ако је приговор на предложени амандман поднет у складу са ставом 4. овог члана, сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.

### **Амандмани на анексе I и II**

#### **Члан 14.**

1. Анекси I и II уз овај Протокол могу бити измењени у складу са процедуром која је описана у овом члану.
2. На захтев уговорне стране, било који амандман који се предложи на анексе I и II разматраће Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Ако амандман усвоји већина присутних страна потписница које су гласале, генерални секретар Уједињених нација доставља амандман странама потписницама које су директно заинтересоване за њено прихватање. У смислу овог члана, сматраће се да је директно заинтересована она страна потписница преко чије територије прелази укључен нови део пловног пута или је њена територија директно повезана са укљученим новим терминалом, у случају измена на њима или ако се разматрани терминал налази на поменутој територији.
4. Све предложене амандмане, прослеђене у складу са ставом 2. и 3. овог члана, сматрају се усвојеним уколико ни једна од директно заинтересованих страна потписница не упути генералном секретару приговор на предложени амандман, у року од шест месеци од датума прослеђивања од стране депозитара.
5. Било који амандман тако прихваћен биће саопштен од стране генералног секретара Уједињених нација свим уговорним странама и ступиће на снагу три месеца након датума обавештења од стране депозитара.
6. Уколико је приговор на предложен амандман поднет у складу са ставом 4. овог члана, сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.
7. Депозитар непосредно заинтересованих уговорних страна мора бити без одлагања обавештаван од стране Секретаријата Економске комисије за Европу о предложеним амандманима.

### **Амандман на анекс III**

#### **Члан 15.**

1. Анекс III уз овај Протокол може бити измењен у складу са процедуром наведеном у овом члану.
2. На захтев уговорне стране, било који амандман који је предложен на Анекс III, разматраће Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Уколико амандман усвоји двотрећинска већина уговорних страна, која је присутна и која гласа, амандман ће бити саопштен од стране генералног секретара Уједињених нација свим уговорним странама на прихватање.

4. Било који предложени амандман саопштен у складу са ставом 3. овог члана сматраће се прихваћеним уколико, у оквиру периода од шест месеци након датума саопштења, једна петина или више од једне петине уговорних страна није обавестила генералног секретара Уједињених нација о приговору на предложени амандман.
5. Било који амандман прихваћен у складу са ставом 4. овог члана биће саопштен од стране генералног секретара свим уговорним странама и ступиће на снагу три месеца након датума саопштења у погледу на све уговорне стране осим оних које су већ обавестиле генералног секретара да не прихватају предложени амандман у року од шест месеци од њеног прослеђивања у складу са ставом 4. овог члана.
6. Уколико је једна петина или више од једне петине уговорних страна уложила приговор на предложен амандман у складу са наведеним ставом 4. сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.

### **Отказивање**

#### **Члан 16.**

1. Свака страна потписница може да откаже овај Протокол упућивањем писменог обавештења генералном секретару Уједињених нација.
2. Отказ Протокола ступа на снагу годину дана након што је генерални секретар Уједињених нација примио такво обавештење.
3. Свака страна потписница, која престане да буде страна у Европском споразуму о важним међународним линијама комбинованог транспорта и пратећим постројењима од 1991. године, истог дана престаје да буде и страна потписница овог Протокола.

### **Престанак важења**

#### **Члан 17.**

Уколико се, након ступања на снагу овог Протокола, број страна потписница, у било ком периоду од дванаест узастопних месеци, смањи на мање од пет, Протокол престаје да важи дванаест месеци након датума на који је пета држава престала да буде страна потписница.

### **Обавештења и саопштења депозитара**

#### **Члан 18.**

Осим обавештења и саопштења која су наведена у овом Протоколу, функције генералног секретара Уједињених нација, у својству депозитара, наведене су у Делу VII Бечке конвенције о уговорном праву, сачињене у Бечу, 23. маја 1969. године.

## **Веродостојност текстова**

### **Члан 19.**

Оригинал овог Протокола, где су енглески, француски и руски текстови једнако меродавни, депонују се код генералног секретара Уједињених нација.

*У потврду наведеног*, доле потписани, ваљано опуномоћени у ту сврху, потписали су овај Протокол.

Сачињено у Женеви 17. јануара 1997. године.

## **Анекс I**

### **УНУТРАШЊИ ПЛОВНИ ПУТЕВИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА МЕЋУНАРОДНИ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ\***

#### **Означавање унутрашњих пловних путева од међународног значаја**

1. Сви унутрашњи пловни путеви од значаја за међународни комбиновани транспорт треба да имају двоцифрене, четвороцифрене или шестоцифрене бројеве испред којих стоје слова "Ц-Е" \*\*
2. Главни основни делови Ц-Е мреже пловних путева треба да имају двоцифрене, а њихови огранци и секундарни огранци („огранци огранака“) четвороцифрене, односно шестоцифрене бројеве.
3. Најважнији унутрашњи пловни путеви, који се углавном крећу правцем север-југ и који осигуравају приступ поморским лукама и повезују један морски слив са другим, треба да буду означени бројевима 10, 20, 30, 40 и 50, растућим редоследом од запада према истоку.
4. Најважнији унутрашњи пловни путеви, који се углавном крећу правцем запад-исток пресецајући три или више унутрашњих пловних путева, наведених под тачком 3. треба да буду означени бројевима 70, 80 и 90, растућим редоследом од севера према југу.
5. Остали главни унутрашњи пловни путеви означаваће се двоцифреним бројевима између бројева два најважнија пловна пута, како је наведено у претходним тачкама 3. и 4. између којих се налазе.
6. Ако се ради о огранцима (или огранцима огранака), прве две (или четири) цифре означавају одговарајући виши елемент мреже унутрашњих пловних путева, а последње две, појединачне огранке означене по реду од почетка до краја вишег елемента, како је описано у доњој табели. Парни бројеви се користе за огранке с десне стране, а непарни за огранке са леве стране.

---

\* Сматра се да су унутрашњи пловни путеви од значаја за међународни комбиновани транспорт ако се тренутно користе за међународни комбиновани транспорт, ако служе као прикључне линије међународног транспорта или ако се очекује да ће постати важне за међународни комбиновани транспорт у блиској будућности (види члан 1, став (б)).

\*\* Ц-Е унутрашњи пловни путеви обухваћени су Европским споразумом о главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN) и овим Протоколом.

**ЕВРОПСКИ УНУТРАШЊИ ПЛОВНИ ПУТЕВИ ОД ЗНАЧАЈА ЗА  
МЕЃУНАРОДНИ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ\***

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**(1) Француска**

Денкерк – Арло – Конде на Еско

Ц-Е 01

Дел

Бове – Лил – (Зебриж)

Ц-Е-02

Сена – Северна веза [Компјењ – Арло] (планиран)

Ц-Е 05

Рона

Марсеј – Фос – Лион

Ц-Е 10

Везни канал Рона – Сет

Ц-Е 10-011

Лион – Сан Жен д Лосн

Ц-Е 10

[Сан Жен д Лосн -Милуз] (планиран)

Ц-Е 10

Рајна

Бале – Стразбур

Ц-Е 10

Сена

Авр – Руан - Конфлан

Ц-Е 80

Конфлан – Компјењ

Ц-Е 80

[Компјењ - Тул] (планиран)

Ц-Е 80

Конфлан – Женвиле

Ц-Е 80-04

Женвиле – Бри- на Сени

Ц-Е 80-04

Мозел

Тул – Нанси – Тионвил (-Трир)

Ц-Е 80

**(2) Белгија**

Канал Мез

Ц-Е 01

Северно море – Ли

Ц-Е 02, С-Е 07

Гент – канал Тернезен

Ц-Е 03

Шелда – везни канал Рајна

Ц-Е 03, С-Е 06

Брисел – канал Рупел

Ц-Е 04

Бовешелде

Ц-Е 05

Албертов канал

Ц-Е 05

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**(3) Холандија**

Јулиана Канал	Ц-Е 01
Дордрехт Кил	Ц-Е 01
Суд Бевеленд Канал	Ц-Е 03
Холандс Дип	Ц-Е 03
везни канал Шелда – Рајна	Ц-Е 06
Вал	Ц-Е 10
Рајна	Ц-Е 10
Амстердам – Рајна Канал	Ц-Е 11
Мас – Вал Канал	Ц-Е 12
Твенте Канал	Ц-Е 70
Лек	Ц-Е 70

**(4) Немачка**

Рајна (Стразбур)- Карлсруе – Немачка Граница	Ц-Е 10
Везел – Дателн Канал	Ц-Е 10-01
Дателн – Хам Канал (западни део)	Ц-Е 10-01
Рајна – Херне Канал	Ц-Е 10-03
Некар	Ц-Е 10-07
Дортмунд – Емс Канал - (јужно од Средње немачког канала, укључујући Дортмунд стајалиште)	Ц-Е 13
Средњи Везер	Ц-Е 14
Лаба	Ц-Е 20

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**(4) Немачка (наставак)**

Лаба-Обилазни канал	Ц-Е 20-02
Хохенсатен – пловни пут Фридрихсталер, Вестодер Средње немачки канал(укључујући везу са Магдебургом)	Ц-Е 31 Ц-Е 70
Лаба – Хафел	Ц-Е 70
Хафел - Одра пловни пут	Ц-Е 70
Унтер Хафел пловни пут, (укључујући неке канале до Берлина)	Ц-Е 70 (Ц-Е 70-05, Ц-Е 71, Ц-Е 70-12, Ц-Е-70-10, Ц-Е 71- 04, Ц-Е 71-06)
Мозел	Ц-Е 80
Мајна	Ц-Е 80
Мајна – Дунав Канал	Ц-Е 80
Дунав	Ц-Е 80
Сар	Ц-Е 80-06

**(5) Швајцарска**

Рајна Базел (-Стразбур)	Ц-Е 10-09
----------------------------	-----------

**(6) Чешка Република**

Лаба	Ц-Е 20
Влтава	Ц-Е 20-06
[Морава] (планиран)	Ц-Е 20 Ц-Е 30

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**(7) Словачка**

Дунав	Ц-Е 80
Вах	Ц-Е 81
[Морава] (планиран)	Ц-Е 20
	Ц-Е 30

**(8) Аустрија**

Дунав	Ц-Е 80
-------	--------

**(9) Пољска**

Одра (до извора Гливице канала)	Ц-Е 30
Висла (од Гдањска до Варшаве)	Ц-Е 40

**(10) Мађарска**

Дунав	Ц-Е 80
-------	--------

**(11) Хрватска**

Дунав	Ц-Е 80
[Дунав – Сава канал] (планиран)	Ц-Е 80-10
Драва (од извора до Осијека)	Ц-Е 80-08
Сава (од ушћа до Сиска)	Ц-Е 80-12

**(12) Југославија**

Дунав	Ц-Е 80
-------	--------

**(13) Бугарска**

Дунав	Ц-Е 80
-------	--------

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**(14) Румунија**

Дунав	Ц-Е 80
Дунав – Црно море канал	Ц-Е 80-14

**(15) Руска Федерација**

Санкт Петербург - Рибинск преводница, (Волго–Балтички пловни пут, Рибинск резервоар)	Ц-Е 50
Рибинск преводница - Астрахан (река Волга)	Ц-Е 50
Рибинск – Москва (река Волга, канал Москва, река Москва)	Ц-Е 50-02
Витегра - Петрозаводск (језеро Оњега)	Ц-Е 60
Ушће реке Кама - Перм (река Кама)	Ц-Е 50-01
Азов – Красноармеиск (река Дон, Волга - Дон канал)	Ц-Е 90

**(16) Украјина**

Дунав	Ц-Е 80
Дунав – Килијски рукавац	Ц-Е 80-09
Дњепар (од ушћа до Кијева)	Ц-Е 40

Делови унутрашњих пловних путева

Број Ц-Е пловног пута

**Приобални путеви**

Приобални пут од Гибралтара према северу, дуж обале Португалије, Шпаније, Француске, Белгије, Холандије и Немачке преко Киелског канала, дуж обале Немачке, Пољске, Литваније, Естоније и Русије према Санкт-Петербургу-Волго-Балтијескију воденом путу, Беломорско-Балтијскију каналу, дуж обале Белог мора до Архангелска, заједно са унутрашњим пловним путевима који су приступачни само са тог пута.

Ц-Е 60

Приобални пут од Гибралтара према југу дуж обале Шпаније, Француске, Италије, Грчке, Турске, Бугарске, Румуније и Украјине дуж јужне обале Црimea до Азова, преко реке Дон до Ростов-Калацх-Волгоград-Астракхана, заједно са унутрашњим пловним путевима који су приступачни само са тог пута.

Ц-Е 90

## **Анекс II**

### **ТЕРМИНАЛИ У ЛУКАМА ОД ЗНАЧАЈА ЗА МЕЋУНАРОДНИ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ\***

#### **Означавање терминала у лукама унутрашњих пловних путева**

Сви терминали у лукама унутрашње пловидбе, који су од значаја за међународни комбиновани транспорт, треба да буду означени бројевима који се састоје од броја пловног пута коме припадају, иза кога следи цртицом одвојен двоцифрени број који одговара луци на одређеном пловном путу, редоследом од запада према истоку и од севера према југу.

Испред терминала у лукама унутрашњих пловних путева, који су садржани у Европском споразуму о главним унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN) и у овом Протоколу, треба да стоје слова „Ц-П“; испред терминала који су значајни само за међународни комбиновани транспорт, па су стога и обухваћени овим Протоколом, треба стоји слово „Ц“.

---

\* Сматра се да су терминали значајни за међународни комбиновани транспорт ако, заједно са односним пловним путевима и приобалним путевима, сачињавају кохерентну мрежу комбинованог транспорта, и ако се већ користе за комбиновани транспорт.

Листа терминала у лукама

**(1) Француска**

Ц-П 01-01 Денкерк (канал Денкерк – Валансијен, 20.5 km)  
Ц-П 02-03 Лил (Дел, 42.0 km)  
Ц-П 10-36 Стразбур (Рајна, 296.0 km)  
Ц-П 10-39 Милуз - Отмарсхајм (Велики алзашки канал, 21.0 km)  
Ц-П 10-43 Апропорт (Шалон, Макон, Француски град на Сони)(Сона, 230.0 km, 296.0 km and 335.0 km, респективно)  
Ц-П 10-44 Лион (Сона, 375.0 km)  
Ц-П 10-45 Марсељ - Фос (Марсељ – Рона канал, 0.0 km)  
Ц-П 10-04-01 Сет (канал Рона – Сет, 96.0 km)  
Ц-П 80-01 Авр (канал Авр – Танкарвил, 20.0 km)  
Ц-П 80-02 Руан (Сена, 242.0 km)  
Ц-П 80-04-01 Лучка управа Париз:  
Женвиле (Сена, 194.7 km);  
Боној – Вињо (Сена, 169.7 km);  
Евре (Сена, 137,8 km)  
Мелен (Сена, 110,0 km)  
Лиме – Поршвиле (Сена, 109,0 km)  
Монтро (Сена, 67,4 km)  
Нантер (Сена, 39,4 km)  
Брујер – сир – Оаз (Оаза, 96,9 km)  
Сент – Јан – л – Омон (Оаза, 119,2 km)  
Лани (Марна, 149,8 km)

**(2) Белгија**

Ц-П 01 – 02 Шарлеруа (Самбра, 38,8 km)  
Ц-П 01 – 04 Лијеж (Мез, 113,7 km)  
Ц-П 02-01 Зебриж (Северно море)  
Ц-П 03-04 Гент (канал Тернезен – Гент, 4,6 km)  
Ц-П 04-05 Брисел (канал Брисел – Рупел, 62,0 km)  
Ц-П 04-05-02 Вилебрук (канал Брисел – Рупел, 34.0 km)  
Ц-П 05-01 Авелхем (Бовешелда, 35,7 km)  
Ц-П 05-03 Мерхаут (Албертов канал, 80,7 km)  
Ц-П 06-01 Антверпен (Шелда, 102,9 km)

**(3) Холандија**

Ц-П 10-01 Ротердам (Нови Мас, 1002,5 km)  
Ц-П 11-03 Амстердам (Северни канал, 20,6 km)  
Ц-П 12-01 Нејмејхен (Вал, 884,6 km)

#### **(4) Немачка**

Ц-П 10-04 Емерих (Рајна, 852,0 km)  
Ц-П 10 – 12 Дуизбург – Рурорт Хафен (Рајна, 774,0 km)  
Ц-П 10 – 14 Дизелдорф (Рајна, 743,0 km)  
Ц-П 10 – 15 Нојс (Рајна, 740,0 km)  
Ц-П 10 – 18 Келн (Рајна, 688,0 km)  
Ц-П 10 – 24 Кобленц (Рајна, 596,0 km)  
Ц-П 10 – 29 Манхајм (Рајна, 424,0 km)  
Ц-П 10 – 32 Гермерсхајм (Рајна, 385,0 km)  
Ц-П 10 – 33 Верт (Рајна, 366,0 km)  
Ц-П 10 – 34 Карлсруе (Рајна, 360,0 km)  
Ц-П 14 – 01 Бремерхафен (Везер, 66,0 – 68,0 km)  
Ц-П 14 – 04 Бремен (Везер, 4,0 – 8,0 km)  
Ц-П 20 – 04 Хамбург (Елба, 618,0 – 639,0 km) <sup>1/</sup>  
Ц-П 20 – 08 Магдебиргер Хефен (Елба, 330,0 и 333,0 km) <sup>1/</sup>  
Ц-П 80 – 12 Мајнц (Рајна, 500,0 km)  
Ц-П 80 – 31 Регензбург (Дунав, 2370,0 – 2378,0 km)  
Ц-П 80 – 32 Дегендорф (Дунав, 2281,0 – 2284,0 km)  
Ц 80-01 Пасау (Дунав, 2228.4 km)

#### **(5) Швајцарска**

Ц-П 10-09-02 Рајнхафен – бајдар – Базел (Рајна, 159,38 – 169, 95 km)

#### **(6) Чешка Република**

Ц-П 20 – 15 Дјечин (Лаба, 98,2 и 94,2 km) <sup>1/</sup>  
Ц-П 20 – 16 Усти над Лабом (Лаба, 75,3 и 72,5 km) <sup>1/</sup>  
Ц-П 20 – 17 Мјелник (Лаба, 3,0 km) <sup>1/</sup>  
Ц 20-01 Пардубице (Лаба, 130.0 km) (планиран)  
Ц-Р 20-06-01 Праг (Влтава, 46.5 и 55.5 km)

#### **(7) Словачка**

Ц-П 80-38 Братислава (Дунав, 1865.4 km)  
Ц-П 80-40 Комарно (Дунав, 1767.1 km)  
Ц-П 80 – 41 Штурово (Дунав, 1722,0 km)  
Ц 81-01 Серед (Ваг, 74.3 km)  
Ц-81-02 Шала (Ваг, 54.5 km)  
Ц 20/30-01 Девинско ново место (Морава, 4.0 km)

---

<sup>1/</sup> Растојања до лука на реци Лаби су мерена: у Немачкој – до Чешко-Немачке државне границе, у Чешкој Републици – до ушћа реке Лабе и Влтаве у Мјелнику.

**(8) Аустрија**

Ц - П 80 – 33 Линц (Дунав, 2128,2 – 2130,6 km)  
Ц - П 80 – 34 Линц – Фест \* (Дунав, 2127,2 km)  
Ц - П 80 – 35 Енс – Енсдорф (Дунав, 2111,8 km)  
Ц - П 80 – 36 Кремс (Дунав, 2001,5 km)  
Ц - П 80 – 37 Беч (Дунав, 1916,8 – 1920,2 km)

**(9) Пољска**

Ц - П 30 Гливице Лебеди (Гливицки канал)  
Ц - П 30 Ополе (Одра)  
Ц - П 30 Вроцлав (Одра)  
Ц - П 40 Плок (Висла)

**(10) Мађарска**

Ц - П 80-42 Будимпешта (Дунав, 1640.0 km)

**(11) Хрватска**

Ц-П 80-47 Вуковар (Дунав, 1333.1 km)  
Ц-П 80-08-01 Осијек (Драва, 14.0 km)  
Ц-П 80-12-01 Славонски Брод (Сава, 355.0 km)  
Ц-П 80-12-02 Сисак (Сава, 577.0 km)

**(12) Југославија**

**(13) Бугарска**

Ц 80-01 Видин (Дунав, 790.2 km)  
Ц-П 80-56 Русе (Дунав, 495.0 km)

**(14) Румунија**

Ц-П 80 – 51 Турн - Северин (Дунав, 931,0 km)  
Ц-П 80 – 57 Ђурђу (Дунав, 493,0 km)  
Ц-П 80 – 58 Олтеница (Дунав, 430,0 km)  
Ц-П 80 – 60 Браила (Дунав, 172,0 – 168,5 km)  
Ц-П 80 – 61 Галац (Дунав, 157,0 – 145,4 km)  
Ц-П 80-14-03 Констанца (Дунав – Црно море Канал, 64.0 km)

**(15) Руска Федерација**

Ц -П 50 – 01 Санкт Петербург, морска лука (р. Нева, 1397,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 02 Санкт Петербург, речна лука (р. Нева, 1385,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 03 Подпорожје (Волго–Балтички пловни пут, 1045,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 04 Череповец (Волго–Балтички пловни пут, 540,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 05 Ярослављ (Волга, 520,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 06 Нижњи Новгород (Волга, 907,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 07 Казањ (Волга, 1313,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 08 Уљановск (Волга, 1541,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 09 Самара (Волга, 1746,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 10 Саратов (Волга, 2175,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 11 Волгоград (Волга, 2560,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц -П 50 – 12 Астрахан (Волга, 3051,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц 50-01 Рибинск (Волга, 433.0 km)<sup>2/</sup>  
Ц 50-02 Минешма (Волга, 708.0 km)<sup>2/</sup>  
Ц 50-03 Таљати (Волга, 1675.0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 50 – 02 – 01 Москва, Северна лука (канал Москва, 42,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 50 – 02 – 02 Москва, Западна лука (канал Москва, 32,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 50 – 02 – 03 Москва, Јужна лука (канал Москва, 0,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 50 – 01 – 01 Перм (Кама, 2269,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц 50-01-01 Чајковски (Кама, 1933.0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 90 – 03 Азов (Дон, 3168,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 90 – 04 Ростов (Дон, 3134,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц-П 90 – 05 Уст – Доњецк (Дон, 2997,0 km)<sup>2/</sup>  
Ц 90-01 Волгоград (Дон, 1868.0 km)<sup>2/</sup>

**(16) Украјина**

Ц-П 80 – 09 – 02 Килија (Дунав – Килијски рукавац, 47,0 km)  
Ц-П 80 – 09 – 03 Уст – Дунајск (Дунав – Килијски рукавац, 1,0 km)  
Ц-П 40-05 Кијев (Дњепар, 856,0 km)  
Ц-П 40-09 Дњепропетровск (Дњепар, 393,0 km)  
Ц-П 40-12 Херсон (Дњепар, 28,0 km)

---

<sup>2/</sup> Растојања од јужно од московске луке

### **Анекс III**

#### **МИНИМАЛНИ ТЕХНИЧКИ И ОПЕРАТИВНИ ЗАХТЕВИ ЗА УНУТРАШЊЕ ПЛОВНЕ ПУТЕВЕ У ЕВРОПИ ЗА МЕЂУНАРОДНИ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ**

##### **(а) Техничке карактеристике Ц-Е пловних путева**

Главне техничке карактеристике углавном би требало да одговарају класификацији европских пловних путева, изнетој у табели 1.

При оцењивању различитих Ц-Е водених путева, треба користити карактеристике класа Vб – VII, узимајући у обзир следећа начела:

1. Класа пловног пута одређује се према хоризонталним димензијама самоходних пловила, тегљених и потискиваних састава, и првенствено према главним стандардизованим димензијама, односно њиховој највећој ширини;
2. Вредности за класу Vб из табеле 1 треба узети као значајне минималне циљеве које треба остварити у оквиру релевантних програма развоја инфраструктуре. Да би се нови унутрашњи пловни путеви користили за комбиновани транспорт, треба осигурати минимални газ од 2,80 m;
3. Да би се пловни пут оспособио за контернерски транспорт, неопходни су следећи минимални захтеви:

пловила за унутрашњу пловидбу ширине 11,4 m и дужине приближно 110 m морају бити у стању да плове натоварени са три или више реда контернера по висини; иначе дозвољена дужина потискиваних састава треба да буде 185 m да би могли да плове натоварени са два реда контернера по висини;

4. При модернизовању постојећих пловних путева и/или изградњи нових, увек треба узимати у обзир пловила и саставе већих димензија;
5. Да би се осигурао ефикаснији контернерски транспорт, морају се предвидети највише могуће вредности пловидбених отвора мостова у складу с фуснотом 4 табеле 1.<sup>1/</sup>
6. На пловним путевима с осцилирајућим водостајем, препоручена вредност газа треба да одговара газу који се достиже или прелази за просечно 240 дана годишње (или 60% пловидбеног периода). Вредност препоручене висине пловидбеног отвора мостова (5,25; 7,00 или 9,10 m) треба осигурати преко највишег пловидбеног нивоа, где је то могуће и економски прихватљиво;

---

<sup>1/</sup> Међутим, ако удео празних контернера прекорачи 50% треба водити рачуна о придржавању вредности минималне висине пловидбеног отвора мостова која је виша од оне која је наведена у фусноти 4. која иде уз Табелу 1.

7. Треба осигурати једнаку класу, газ и висину пловидбеног отвора моста или дуж целог пловног пута или барем на његовим најважнијим деловима;
8. Где је то могуће, параметри за суседне пловне путеве треба да буду једнаки или слични;
9. На свим деловима мреже који су директно повезани са приобалним путевима, треба осигурати највећи газ (4,50 m) и минималну висину пловидбеног отвора моста (9,10 m);
10. На пловним путевима, који спајају важне морске луке са залеђем, тако да су погодне за ефикасан контернерски транспорт и транспорт река-море, треба осигурати минималну висину пловидбеног отвора моста од 7,00 m;
11. Да би се осигурао интегритет мреже Ц-Е пловних путева широм Европе, предвиђени су приобални правци, наведени у Анексу I који се, у смислу овог Протокола, планирају за транспорт речно-морских пловила, чије димензије треба да задовољавају, где је то могуће и економски одрживо, услове за самоходна пловила погодна за пловидбу на пловним путевима Vб и горе-наведених класа.

**Табела 1.\***  
**КЛАСИФИКАЦИЈА ЕВРОПСКЕ МРЕЖЕ УНУТРАШЊИХ ПЛОВНИХ ПУТЕВА ОД ЗНАЧАЈА ЗА МЕЂУНАРОДНИ КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ\*\***

Тип унутрашњег пловног пута	Класа пловних путева	Самоходна пловила и барже					Потискивани састави					Минимална висина пловидбеног отвора моста	График свих симбола на мапи
		Тип пловила: опште карактеристике					Тип састава: опште карактеристике						
		намена	Макс. дужина	Макс. ширина	Газ 5/	Носивост		Дужина	Ширина	Газ 5/	Носивост		
			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	Велика Рајна пловила	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 или 7.00 или 9.10 4/	
	Vla							95-110 1/	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000	7.00 или 9.10 4/	
	Vlb	3/						185-195 1/	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000	7.00 или 9.10 4/	
	Vlc							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/	

~  
..

\* Ова класификација је у складу са класификацијом датом у Анексу III Европског споразума о најважнијим унутрашњим пловним путевима од међународног значаја (AGN) од 19. јануара 1996. године

\*\* Класе I-Va нису наведене, постојећи од регионалног значаја или они који нису релевантни за комбиновани транспорт.

**Фусноте уз табелу 1**

1. Прва цифра је повезана са тренутном ситуацијом, а друга са будућим развојем или у неким случајевима, такође са постојећом ситуацијом.
2. Узима се у обзир сигурносна граница од око 0,30 m између највише тачке пловила и његовог терета, и висине пловидбеног отвора моста.
3. Узима се у обзир очекивани развој у погледу ро-ро, контернерског и река-море транспорта.
4. Ограничења за контернерски транспорт:  
  
5,25 m за пловила која су натоварена са два реда контернера по висини;  
7,00 m за пловила која су натоварена са три реда контернера по висини;  
9,10 m за пловила која су натоварена са четири реда контернера по висини;  
  
50% контернера може да буде празно или треба користити баласт.
5. Дубина газа одређеног унутрашњег пловног пута мора бити одређена у односу на тренутно стање на датој локацији.
6. Састави, који се састоје од већег броја баржи, могу такође да се користе на неким деловима пловних путева класе VII. У том случају, хоризонталне димензије могу да прекораче вредности из табеле.

(б) Минимални оперативни захтеви за Ц-Е пловне путеве

Ц-Е пловни путеви треба да задовољавају следеће основне оперативне критеријуме да би могли да осигурају поуздани међународни транспорт:

1. Током целог пловидбеног периода, треба осигурати проток саобраћаја, изузимајући ниже наведене прекиде;
2. Пловидбени период може бити краћи од 365 дана само у подручјима са оштрим климатским условима, где није могуће одржати канале незалеђеним током зимског периода, те је стога потребан зимски прекид. У тим случајевима треба утврдити датуме отварања и затварања за пловидбу. Трајање прекида пловидбеног периода услед природних појава као што су лед, поплаве итд. треба одговарајућим техничким и организационим мерама свести на минимум;
3. Трајање прекида у пловидбеном периоду ради редовног одржавања преводница и осталих хидрауличких радова треба свести на минимум. Кориснике пловног пута на коме се планирају радови одржавања треба обавестити о датумима и трајању планираног прекида пловидбе. У случајевима непредвиђених кварова на преводницама и осталим хидрауличким постројењима, или друге више силе, трајање прекида треба максимално ограничити, коришћењем одговарајућих мера за побољшање ситуације;
4. У периоду ниског водостаја не дозвољавају се никакви прекиди. Разумно ограничење прихватљивог газа може се ипак дозволити на пловним путевима с осцилирајућим водостајем. Међутим, у свако доба треба осигурати минимални водостај од 1,20 m, док препоручени или карактеристични газ треба да се достигне или прелази кроз 240 дана годишње. У подручјима који се помињу у горњем подставу (II), треба осигурати минималан газ од 1,20 m у просеку 60% пловидбеног периода;
5. Радно време на преводницама, покретним мостовима и осталим објектима инфраструктуре треба бити такво да се радним данима може осигурати нон-стоп (24 сата) пловидба, уколико је то економски одрживо. У посебним случајевима могући су изузеци из организационих и/или техничких разлога. Током државних празника и викендом треба осигурати разумно радно време.

(ц) Минимални технички и оперативни захтеви за терминале у лукама

Мрежу Ц-Е пловних путева треба допунити системом терминала у лукама унутрашњих пловних путева. Сваки терминал треба да испуњава минимум техничких и оперативних захтева:

1. Треба да је смештен на Ц-Е пловном путу;
2. Треба да буде у стању да прими пловила или потискиване саставе који плове на одговарајућем Ц-Е пловном путу у складу са његовом класом;
3. Треба да буде повезан са главним друмским путевима и железничким линијама (по могућству с онима који припадају мрежи међународних путева и железничких линија утврђених Европским споразумом о главним међународним саобраћајним артеријама (AGR), Европским споразумом о главним међународним железничким линијама (AGC) и Европским споразумом о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC));
4. Његов одговарајући претоварни капацитет треба да буде од 30.000 до 40.000 TEU годишње;
5. Треба да има одговарајуће услове за развој лучке индустријске зоне;
6. Треба да располаже свим уређајима неопходним за уобичајене операције у међународном транспорту;
7. У циљу обезбеђења заштите околине, у лукама од међународног значаја треба да постоји опрема за пријем отпада са бродова;
8. Треба да обезбеђује ефикасан претовар конテナ и других интермодалних транспортних јединица (измењиви транспортни суд, полуприколица, друмска возила за превоз робе, итд.) и да има довољно капацитета за привремено складиштење конテナ и одговарајуће опреме за манипулацију контенерима;
9. Посебни, прилагођени терминали за комбиновани транспорт треба да омогуће да руковање стандардним контенерима буде економично;
10. Независно од актуелног претовара конテナ (углавном помоћу кранова капацитета од 15 до 20 јединица на сат), ови терминали требало би да понуде велики број других услуга. Те услуге могле би да обухвате напредну организацију контенерског транспорта, складиштење празних конテナ, као и одржавање и поправке оштећених конテナ;
11. За услуге Ro-Ro транспорта треба обезбедити посебна постројења, као што су рампе за утовар, посебне везове и паркинг простор;
12. Везови за пловила унутрашње пловидбе, која се користе у комбинованом транспорту, треба да омогуће загарантовани газ од 2,80 m, по могућству 3,5 m, у која могу да се сместе пловила дужине мин 110 m и висине пловидбеног отвора као код оних на суседним пловним путевима;

13. Ефикасно руковање робом у терминалима може значајно да допринесе пружању ефикаснијих услуга међународног комбинованог транспорта, посебно ако се задовоље следећи услови:

Време од последњег прихватања робе до испловљавања брода и од упловљавања брода до почетка истовара конテナ треба да буде краће од један сат, осим ако се захтеви клијената у погледу крајњег рока пријема или располагања робом не буду задовољени на неки други начин;

Време чекања друмских возила која испоручују или сакупљају транспортне јединице треба максимално да се скрати (највише 20 минута);

Ови захтеви могу да се задовоље одговарајућим уређењем и димензионисањем разних елемената терминала за претовар (види (VIII));

14. Појединачне функционалне зоне се састоје од неколико системских компонената. Да би се добио терминал за претовар, који би био оптималан у сваком погледу, потребно је обезбедити добро избалансиране димензије појединачних компонената система, пошто ефикасност терминала одређује његова најслабија компонента.

### **Члан 3.**

Приликом депоновања ратификационог инструмента за Протокол о комбинованом транспорту на унутрашњим пловним путевима уз Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC) из 1991. године, Република Србија ће изјавити следећу резерву:

„Одредбе члана 11, а у вези са чланом 12. Протокола, нису обавезујуће за Републику Србију”.

### **Члан 4.**

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у „Службеном гласнику Републике Србије-Међународни уговори”.