

**ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE
COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA**



**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI**

**ACORDUL PRIVIND FONDUL DE CREDITARE TER
PENTRU PERIOADA
2006 – 2010**

Fișă act
Ratificat de
Lege nr. 124/1994

Acord

din 17/12/1992
Publicat în Monitorul Oficial, Partea I nr. 351 din 19/12/1994

privind fondul de cooperare și creditare*)

A se vedea și
Hotărâre nr. 74/2002

Hotărâre nr. 1098/2001

Ordonanță de urgență nr. 234/2000

*) Traducere

Acordul a survenit între Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite (C.E.E./O.N.U.), pe de o parte, și guvernele participante la T.E.R., pe de altă parte, care au convenit următoarele:

ARTICOLUL I Scopul acordului

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite și guvernele participante la T.E.R., denumite în continuare guverne participante, au cazut de acord să coopereze în implementarea unui proiect intitulat "Calea Ferată Trans-Europeana (TER)", denumit în continuare proiect, a cărui descriere este prezentată pe scurt în anexa. Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite și guvernele participante au convenit ulterior ca Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite urmează să fie agenția executivă pentru proiectul respectiv.

ARTICOLUL II

Guvernele participante vor contribui cu fonduri care să acopere cheltuielile proiectului, după cum urmează:

ARTICOLUL III

Agenția executivă va fi responsabilă pentru administrarea fondurilor transmise de guvernele participante în scopul acoperirii cheltuielilor proiectului, în conformitate cu termenii acestui acord și pe baza hotărârilor Comitetului de conducere al T.E.R., referitoare la programul de lucru și la buget.

Secretarul executiv al Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite va transfera ulterior asemenea funcții de secretariat care îi sunt încredințate în cadrul acestui acord, așa cum se poate stabili de către parti.

ARTICOLUL IV

1. Fiecare guvern participant va pune la dispoziția Națiunilor Unite, în modul prezentat în paragraful 2 de mai jos, suma de 10.000 \$ anual, suplimentată, după caz, cu contribuții adiționale din orice altă sursă, iar Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite va utiliza aceste fonduri pentru a suporta cheltuielile proiectului după cum se arată în anexa.

2. Fiecare guvern participant va depune fondurile sus-menționate, în valute convertibile cu utilizare nelimitată, într-un cont desemnat de Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite la Corporația Bancară Elvetiană, casuta poștală 2770, CH 1211 Geneva 2, nu mai târziu de luna ianuarie a fiecărui an.

3. Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite va stabili un fond de creditare dupa regulile si reglementarile financiare ale Natiunilor Unite pentru primirea si administrarea fondurilor sus-mentionate.
4. Fondul de creditare si activitatile finantate din acesta vor fi administrate de Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite in conformitate cu reglementarile, regulile si directivele aplicabile de catre Natiunile Unite. Conform cu acestea, personalul va fi angajat si coordonat; vor fi procurate echipament, furnituri si servicii; contractele vor fi incheiate in conformitate cu prevederile acelor reglementari, reguli si directive.
5. Toate conturile si declaratiile financiare se vor exprima in dolari S.U.A.

ARTICOLUL V

1. Din fondul de creditare se vor suporta cheltuielile Comisiei Economice pentru Europa a Natiunilor Unite pentru efectuarea activitatilor proiectului conform acestui acord.
2. Din fondul de creditare se va suporta si o suma reprezentand 13% din toate cheltuielile facute din fondul de creditare, procent care va constitui taxa pentru serviciile de sprijinire a programului, furnizate de Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite la implementarea proiectului finantat prin fondul de creditare.
3. Din fondul de creditare se va suporta si o suma echivalenta cu un (1) procent din remunerarea sau salariul net al persoanelor angajate de Agentia executiva si a caror activitate este finantata din fondul de creditare, pentru a asigura o rezerva pentru acoperirea oricarei cereri privind decesul, accidentul sau boala, survenite in timpul serviciului, conform reglementarilor, regulilor sau contractelor aplicabile in cadrul Natiunilor Unite, rezerva care nu poate fi rambursata guvernelor participante.

ARTICOLUL VI

1. Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite va incepe si va continua sa efectueze operatiuni in cadrul acestui acord la primirea contributiilor.
2. Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite nu va face nici un angajament peste sumele specificate pentru a fi cheltuite in cadrul proiectului.
3. Daca apar cheltuieli neprevazute sau daca suma contributiilor anuale stabilite in art. IV paragraful 1 se dovedesc insuficiente pentru acoperirea costului proiectului, Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite va supune guvernelor participante un buget suplimentar care va indica finantarea ulterioara ce va fi necesara. Daca nu este posibila o asemenea finantare viitoare, asistenta asigurata pentru proiect in cadrul acestui acord poate fi redusa sau, daca este necesar, poate fi sistata de catre Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite. In nici un caz, Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite nu-si va asuma nici un fel de responsabilitate peste fondurile prevazute in acest fond de creditare.

ARTICOLUL VII

Dreptul de proprietate asupra echipamentului, furniturilor si altor bunuri finantate din acest fond de creditare va apartine Natiunilor Unite. La denuntarea sau expirarea acordului, problema proprietatii va constitui subiectul consultatiilor intre guvernele participante si Agentia executiva.

ARTICOLUL VIII

Evaluarea activitatilor proiectului, finantate din acest fond de creditare, va fi intreprinsa in comun de catre Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite si guvernele participante in mod periodic, in caz de necesitate.

ARTICOLUL IX

Acest fond de creditare va respecta exclusiv procedurile de expertiza contabila, interna si externa, prevazute in reglementarile, regulile si directivele financiare ale Natiunilor Unite.

ARTICOLUL X

Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite va pune la dispozitia guvernelor participante urmatoarele declaratii si rapoarte intocmite in conformitate cu procedurile Natiunilor Unite de contabilitate si raportare:

- a) o declaratie anuala financiara indicand venitul, cheltuielile, activul si pasivul la 31 decembrie a fiecarui an, referitoare la fondurile asigurate de guvernul donator;
- b) un raport final si o declaratie financiara finala intr-o perioada de 6 luni de la data expirarii sau a denuntarii acestui acord.

ARTICOLUL XI

Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite, in consultare cu Comitetul de conducere al T.E.R., va notifica guvernelor participante cand, dupa opinia sa, au fost realizate scopurile pentru care a fost stabilit fondul de creditare. Data unei asemenea notificari va fi considerata ca fiind data de expirare a acestui acord, cu conditia continuarii valabilitatii art. XIV, pentru scopurile mentionate in acesta.

ARTICOLUL XII

Orice stat membru al Comisiei Economice pentru Europa a Natiunilor Unite, precum si statele avand statut consultativ fata de comisie si organizatiile de integrare economica regionale constituite din state suverane, membre ale Comisiei Economice pentru Europa a Natiunilor Unite, care au competenta in domeniile acoperite de catre prezentul acord, care doresc sa participe la proiect si, in consecinta, la acest acord, trebuie sa notifice aceasta secretarului executiv al Comisiei Economice pentru Europa a Natiunilor Unite. Acesta va transmite o copie a acestei notificari guvernelor participante.

Daca secretarul executiv nu primeste, in termen de 90 de zile de la comunicarea catre parti, obiectii referitoare la intentia de participare, statul sau organizatia interesata va deveni parte contractanta a acordului, cu conditia indeplinirii obligatiilor printre altele, a celor prevazute in art. I. Secretarul executiv va informa in mod corespunzator partile.

ARTICOLUL XIII

Acest acord poate fi denuntat de catre Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite sau de catre guvernele participante prin nota scrisa catre cealalta parte in termen de 30 de zile, cu conditia ca art. XI sa fie inca in vigoare.

ARTICOLUL XIV

La denuntarea sau expirarea acestui acord conform art. XI sau art. XII, fondurile vor continua sa fie pastrate de Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite pana cand toate cheltuielile suportate de Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite au fost achitate din astfel de fonduri. Dupa aceasta, orice surplus care ramane din fondul de creditare va fi utilizat conform celor indicate de catre guvernele participante.

ARTICOLUL XV

Acest acord va fi deschis pentru semnare de catre toate statele T.E.R.. El va intra in vigoare dupa semnarea de catre Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite si de catre urmatoarele guverne participante: Ungaria, Romania si Turcia.

Drept pentru care, subsemnati, autorizati in mod corespunzator, au semnat prezentul acord in limbile engleza, in doua exemplare, la Geneva, la 17 decembrie 1992.

Guvernul Turciei
Guvernul Romaniei
Guvernul Ungariei

Comisia Economica pentru Europa a Natiunilor Unite

**ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE
COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA**



**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI**

**Anexele la Acordul privind Fondul de Creditare
pentru ciclul
2006-2010**



**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI**

**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE
Implementarea aranjamentelor atașate Acordului**

Atașament

Partea 1

PROGRAMUL DE LUCRU PENTRU 2006-2010

CALEA FERATA TRANSEUROPEANA (TER)

ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Atașament

Partea 1

Programul de lucru pentru 2006-2010

Programul de lucru pentru 2006-2010 a fost convenit în conformitate cu recomandările Grupului ad-hoc de experți asupra activităților TER viitoare (15-17 iulie 1996, Budapesta), cât și cu sesiunile relevante a Comitetelor de Pilotaj TER care au urmat și, în concordanță cu obiectivele Acordului privind Cooperarea Asupra Fondului de Creditare. Programul oferă cadrul necesar pentru dezvoltarea activităților concrete de către PCO - Biroul Central al Proiectului și țările membre pentru a realiza un pas înainte în dezvoltarea generală a organizației TER în următoarele domenii:

1. Continuarea Planului Director TER și implementarea concluziilor și recomandărilor în vederea revizuirii lor până în 2008
 - Monitorizarea acțiunilor concertate ale țărilor membre TER și a țărilor imediat învecinate implicate în implementarea Planului Director TER;
 - Continuarea concluziilor și recomandărilor Planului Director TER;
 - Completarea și revizuirea periodică până în 2008 a strategiei de investiție care a fost elaborată în Planul Director TER
2. Dezvoltarea și modernizarea infrastructurii de transport feroviar și combinate:
 - Revizuirea rețelei TER ;
 - Implementarea studiilor pe secțiunile de linii TER;
 - Optimizarea activităților de cooperare TER;
 - Evaluarea strângărilor în trafic și luarea de măsuri pentru eliminarea acestora;
 - Organizarea de seminarii și cursuri de pregătire;
 - Cooperarea PCO și a țărilor membre cu alte foruri internaționale pentru implementarea planului financiar și de infrastructură în transportul feroviar și cel combinat ;
 - Dezvoltarea relațiilor între PCO și țările membre cu companiile private pentru obținerea de impulsuri financiare pentru Fondul de Creditare;
 - Asistența PCO pentru participarea la diferite conferințe, seminarii etc. organizate de către instituții guvernamentale sau neguvernamentale.
3. Dezvoltarea și utilizarea bazei de date TER:
 - Monitorizarea implementării standardelor TER și revizuirea infrastructurii existente a rețelei TER la nivelul stabilit în AGC și AGTC;

- Publicarea periodică a Raportului de Stare asupra conformității la rețeaua TER cu standardele TER și cu cele ale AGC și AGTC;
 - Implementarea studiilor sau participarea PCO la schemele de cercetare pentru realizarea studiilor pe liniile TER utilizând datele adunate și în colaborare cu țările membre;
 - Continuarea întreținerii, procesării și revizuirii bazei de date TER;
 - Cooperarea PCO cu alte instituții internaționale care se ocupă de colectarea datelor;
4. Îmbunătățirea operării, organizării și conducerii căilor ferate:
- Stimularea de noi studii pentru îmbunătățirea serviciilor pe coridoarele selectate: analize, concluzii și propuneri;
 - Evaluarea măsurilor de restructurare luate de companiile feroviare;
 - Evaluarea implementării “standardelor tehnice TER și parametrilor operaționali”, a standardelor AGC și AGTC;
 - Promovarea studiilor pentru dezvoltarea transportului combinat în țările membre și stabilirea relațiilor cu operatorii de transport combinat;
 - Organizarea de acțiuni în direcția managementului orientat către piață a companiilor feroviare;
 - Evaluarea măsurilor pentru implementarea noilor servicii (Autostrăzi pentru transport feroviar de mărfuri), grupări de companii mixte sau/și internaționale;
 - Evaluarea măsurilor adoptate de țările membre TER în ceea ce privește transportul care nu dăunează mediului;
 - Evaluarea măsurilor adoptate de către țările membre TER pentru asigurarea dreptului de acces la infrastructura națională de transport.
5. Susținerea armonizării tehnologiei și tehnicii feroviare, împărtășirea bunelor practici și transferul de cunoștințe între țările membre TER:
- Organizarea de ateliere de lucru, seminarii pentru transferul de cunoștințe și noi tehnologii;
 - Cooperarea cu alte instituții pentru modernizarea întreținerii căii, semnalizării și telecomunicațiilor, utilizarea tehnologiilor de informare etc.
6. Dezvoltarea legăturilor de transport euro-asiatic
- Sprijinirea pentru dezvoltarea legăturilor de transport feroviar și combinat euro-asiatic;
 - Contribuția la integrarea eforturilor țărilor Asiei Centrale și caucaziene cu cele ale altor țări membre TER în domeniul transportului feroviar și combinat;
 - Asistența acțiunilor concertate și a inițiativelor țărilor asiatice centrale și a celor caucaziene pentru modernizarea sistemelor lor de transport feroviar și combinat pe bazele experienței proiectelor TER.

CALEA FERATA TRANSEUROPEANA (TER)
ACORDUL PRIVIND COOPERAREA ASUPRA FONDULUI DE CREDITARE
 Anexa

OBJECTIV	1.1.	ACTIVITATE		DATE DE IEȘIRE
1. Continuarea Planului Director TER	1.1.	Implementarea concluziilor și recomandărilor Planului Director TER	1.1.1.	Monitorizarea acțiunilor țărilor membre TER și a țărilor din imediata lor vecinătate implicate în implementarea Planului Director TER .
			1.1.2.	Continuarea concluziilor și recomandărilor Planului Director TER incluzând definirea formei structurii rețelei in 2010, 2015, 2020.
			1.1.3.	Completarea și revizuirea periodică a strategiei de investiții care a fost elaborată în cadrul Planului Director TER.
2. Dezvoltarea rețelei TER (transport feroviar și combinat)	2.1.	Revizuire permanentă a Acordului TER asupra Fondurilor de Creditare	2.1.1.	Acordul asupra Fondurilor de Creditare revizuit , cu anexe și apendice
	2.2.	Optimizarea activităților de cooperare în interiorul TER și de cooperare cu organisme relevante din UE și din afară.	2.2.1.	Îmbunătățirea sistemului pentru coordonarea activităților TER în interiorul și în afara acestei organizații în special în domeniile de interes pentru țările membre.
	2.3.	Armonizarea politicii feroviare a țărilor membre cu Directivele UE.	2.3.1.	Evaluarea situației prezente și propuneri de măsuri necesare pentru viitoarea armonizare a legislației de transport feroviar conform politicii UE.
	2.4.	Revizuirea rețelei TER	2.4.1.	- Rețeaua TER revizuită pe baza Planului Director

			TER sau noi țări care au aderat la TER. - Inventar al planurilor și programelor guvernamentale, cât și studii de fezabilitate sau pre-investiție pentru îmbunătățirea liniilor sau a noilor legături TER. - Promovarea studiilor pentru dezvoltarea transportului pe noile legături feroviare sau linii din regiunea TER. - Promovarea studiilor despre posibila reabilitare a liniilor existente în regiune, inclusiv a liniilor cu ecartament european prin Ucraina. - O previziune a traficului pe liniile TER. - Rapoarte asupra dezvoltării rețelei TER.		
2.5.	Implementarea proiectelor identificate în cadrul Planului Director TER.	2.5.1.	Evaluare periodică a etapei de implementare a proiectelor recomandate de studiul Planului Director TER.		
2.6.	Blocaje în traficul TER, inclusiv facilitarea trecerii granițelor.	2.6.1	Evaluarea și schimbul de păreri cu privire la studiile de pre-fezabilitate asupra blocajelor de trafic elaborate pe baza criteriilor acceptate de comun acord, cât și cu privire la progresul obținut la facilitarea trecerii granițelor.		
		2.6.2.	Îmbunătățirea și eliminarea blocajelor de trafic prin acțiunea comună și evaluarea implementării naționale a instrumentelor legale internaționale relevante și dezvoltarea cooperării cu organisme europene relevante.		
		2.6.3	Organizarea de cursuri pregătitoare cu experți venind din MOT, căi ferate, Ministerul Finanțelor –		

				Autoritatea Vamală și Poliția de Frontieră pentru un schimb de experiență având ca scop facilitarea procedurilor de control la graniță în acord cu reglementările internaționale. Evaluarea progresului realizat în dezvoltarea transportului intermodal, construcția de platforme pentru transportul de marfă, terminale etc. Asistență în adoptarea legislației adecvate pentru promovarea transportului intermodal și dezvoltarea proiectelor Freight Village. Raport al PCO ca urmare a participării la reuniuni internaționale corespunzătoare. Agencia executantă va pregăti informații despre contactele cu țări care nu sunt membre, pentru a crește numărul membrilor TER sau cu alte organizații internaționale pentru promovarea unei cooperări mai strânse în interesul țărilor TER. Organizarea de reuniuni a Gestionarilor de trafic feroviar și seminarii, ateliere de lucru etc. ; asistență pentru participarea țărilor membre TER la diferite conferințe ; organizarea de cursuri de pregătire pe teme relevante de interes pentru țările TER membre și ne-membre UE.
2.7.	Transport și logistică intermodale	2.7.1.		
		2.7.2.		
2.8.	Participarea la întâlniri, conferințe etc.	2.8.1.		
		2.8.2.		
2.9.	Seminarii, ateliere de lucru și cursuri de pregătire	2.9.1.		

3.	Dezvoltarea și utilizarea băncii de date feroviare.	3.1.	Îmbunătățirea sistemului pentru utilizarea comună a bazei de date.	3.1.1.	Îmbunătățirea datelor adunate și colectarea și utilizarea datelor existente de către țările care contribuie la banca de date.
		3.2.	Întreținerea, procesarea și revizuirea datelor TER.	3.2.1.	Utilizarea Sistemului de Informare Geografică (GIS) în rapoartele PCO ale TER, inclusiv prin intermediul serviciilor oferite de consultanți specializați. Hărțile și datele revizuite procesate primite din diverse țări vor fi puse la dispoziție de către PCO ai TER fiecărei țară membră pentru teritoriul și rețeaua proprii. PCO ai TER vor îmbunătăți sistemul de oferi a hărților către țările membre cu hărți statistice și date procesate pentru întreaga rețea, în condiții specifice care vor fi hotărâte de către coordonatorii naționali TER asupra sugestiilor relevante ale Grupului de Experți în Baze de Date TER care vor fi îmbunătățite.
				3.2.2.	Disponibilitatea datelor procesate conform cerințelor țărilor membre.
		3.3.	Cooperarea PCO cu alte organisme însărcinate cu colectarea de date.	3.3.1.	Dezvoltarea cooperării PCO cu alte instituții internaționale însărcinate cu colectarea de date.

4.	Îmbunătățirea situației financiare și economice a căilor ferate și a chestiunilor de conducere.	4.1.	Evaluarea necesităților pentru îmbunătățirea serviciilor pe coridoarele selectate, conform cu standardele europene.	4.1.1.	Studii pentru dezvoltarea traficului pe coridoarele și legăturile selectate.
		4.2.	Evaluarea bazei tehnice de pe liniile TER.	4.1.2.	Evaluarea condițiilor legale și economice necesare pentru implementarea noilor servicii feroviare (autostrăzi, companii mixte, etc) sau armonizarea politicii naționale în direcția legislației UE sau acordurilor internaționale.
		4.3.	Operarea economică și financiară a căilor ferate și managementul în direcția standardelor europene.	4.2.1.	Raportul asupra modernizării solicitate a bazei tehnice a liniilor TER (stații, căi etc.).
		4.4.	Operarea M.I.S. (Sistemului de Informații de Management) și îmbunătățirea planificării infrastructurii de transport.	4.2.2.	Organizarea reuniunilor pentru schimbul de informații asupra experienței altor țări europene.
		4.5.	Transportul combinat	4.3.1.	Raport de evaluare asupra măsurilor adoptate de către Administrațiile Feroviare în direcția Directivelor UE sau armonizarea legislației cu politica feroviară UE.
				4.4.1.	Raport de evaluare asupra situației prezente în operarea M.I.S. în țările TER pentru acțiunea de continuare.
				4.5.1.	Identificarea tuturor tipurilor de obstacole în dezvoltarea Transportului Internațional Combinat și evaluarea propunerii pentru îndepărtarea acestora conform reglementărilor UE.

	4.6.	Restructurarea Căilor Ferate conform noilor standarde europene.	4.6.1.	Raportul de progres asupra implementării Restructurării Căilor Ferate în țările TER.
	4.7.	Management și proiecte de finanțare a infrastructurii.	4.7.1.	Schimbul de experiență și transferul cunoștințelor în managementul proiectelor feroviare cu sprijin din partea consultanților externi.
	4.8.	Îmbunătățirea planului de afaceri	4.8.1.	Evaluarea pregătirii planului de afaceri în administrația feroviară a țărilor membre.
5.	5.1.	Materialul rulant	5.1.1.	Organizarea de întâlniri, ateliere de lucru și vizite a industriilor relevante și a producătorilor de echipament feroviar pentru transferul cunoștințelor și documentare.
			5.1.2.	Evaluarea și schimbul de opinii cu privire la noile dezvoltări din domeniul producerii, achiziționării și întreținerii materialului rulant.
	5.2.	Tehnologia feroviară	5.2.1.	Raportul de evaluare asupra producerii de noi tehnologii în țările TER; pregătirea propunerilor pentru transferul cunoștințelor de la diferite țări membre către țări TER.
			5.2.2.	Organizarea de Mese Rotunde pe tema Întreținerii Șinelor și Inginerilor Civile.
	5.3.	Electrificarea, semnalizarea, telecomunicația, utilizarea tehnologiei de informare.	5.3.1.	Propuneri pentru sprijinirea implementării proiectelor în aceste domenii cu expertiză externă, inclusive promovarea proiectelor ETCS.

	5.4.	Schimbul de informații pentru autorizarea noilor servicii.	5.4.1.	Identificarea obstacolelor administrative sau tehnice în implementarea noilor servicii feroviare.
	5.5.	Schimbul informațiilor asupra productivității și Transportul Feroviar.	5.5.1.	Schimbul informațiilor asupra productivității în transportul feroviar din țările TER.
	5.6.	Aspecte de mediu legate de transportul feroviar.	5.6.1.	Raport asupra măsurilor adoptate în țările TER care reflectă progresul în realizarea transportului feroviar fără a dăuna mediului înconjurător.
	5.7.	Securitatea feroviară și reguli de siguranță.	5.7.1.	Transferul cunoștințelor și informațiilor pe această temă și a experienței în implementarea măsurilor în direcția acestui obiectiv dezvoltat în alte țări europene.
	5.8.	Implementarea conceptului de interoperabilitate în concordanță cu politica UE	5.8.1.	Schimbul de informații în legătura cu implementarea conceptului de interoperabilitate în țările în acord cu ultimele directive și reglementări ale UE
6.	6.1.	Spre deosebire de dezvoltarea legăturilor euro-asiatice în transportul feroviar și combinat.	6.1.1.	Contribuția la integrarea eforturilor țărilor central asiatice și caucaziene cu cele ale altor țări membre TER în domeniul transportului feroviar și combinat.
			6.1.2.	Asistența la acțiunile concertate și inițiativa țărilor central asiatice și caucaziene pentru modernizarea sistemelor lor de transport feroviar și combinat, pe baza experiențelor în proiectele TER.

**ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNTE
COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA**



**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI**

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)

ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Atașament

Partea a 2-a

BUGETUL PENTRU PERIOADA 2006-2010

Calea Ferată Trans Europeană (TER)
Acordul privind Fondul de Cooperare și Creditare
Anexa

Pag. 2

Bugetul Proiectului Calea Ferată Trans-Europeană pentru perioada 2006-2010
În conformitate cu componența la data de 31 decembrie 2005

Cod	Componenta	2006-2010	2006	2007	2008	2009	2010
10	<i>Personalul de Proiect</i>						
	11.00 Experți Internazionali						
	11.01 Consultanti	25.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
	11.04 Sub-Total	25.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
	13.00 Personal Administrativ	3.425,00	685,00	685,00	685,00	685,00	685,00
	15.00 Delegatii Oficiale	110.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00	22.000,00
	16.00 Costuri de misiune	50.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00	10.000,00
	19.00 Total Componenta	163.425,00	32.685,00	32.685,00	32.685,00	32.685,00	32.685,00
20	<i>Subcontracte</i>						
	21.00 Subcontract	25.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
	29.00 Total Componenta	25.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00	5.000,00
30	<i>Pregatire</i>						
	32.00 Pregatire de grup	275.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00
	39.00 Total Componenta	275.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00	55.000,00
40	<i>Echipament</i>						
	41.00 Echipament Expandabil	10.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00
	42.00 Echipament Neexpandabil	14.075,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00
	49.00 Total Componenta	24.075,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00
40	<i>Echipament</i>						
	41.00 Echipament Expandabil	10.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00	2.000,00
	42.00 Echipament Neexpandabil	14.075,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00	2.815,00
	49.00 Total Componenta	24.075,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00	4.815,00
50	51.00 Echipament de exploatare și întreținere	15.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00
	52.00 Costuri de raportare	15.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00	3.000,00
	53.00 Diverse	82.500,00	16.500,00	16.500,00	16.500,00	16.500,00	16.500,00
	59.00 Total Componenta	112.500,00	22.500,00	22.500,00	22.500,00	22.500,00	22.500,00
99	Total Proiect	625.000,00	125.000,00	125.000,00	125.000,00	125.000,00	125.000,00

- A) Contributie si venit total 800.000,00
- B) Cheltuieli planificate totale
(A) divizat la coeficient 1,28 625.000,00
- C) Estimat 13% din Program
Sprijinirea (B) 81.250,00
- D) Estimat 15% rezerva operativa

Calea Ferată Trans Europeană (TER)
Acordul de Cooperare privind Fondul de Creditare
Anexa

Page 3

Din (B)	93.750,00
E) Total General Cheltuieli	800.000,00

Vezi în conexiune cu Anexa Partea a 2-a, ca și Anexa, Partea a 3-a, Anexa VI - Buget

* De revazut în concordanță cu numărul de țări participante la TER

**ORGANIZAȚIA NAȚIUNILOR UNITE
COMISIA ECONOMICĂ PENTRU EUROPA**



**CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI**

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)

ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Atașament

Partea a 3-a

**LUCRARE CADRU CU ANEXE
PENTRU 2006 – 2010 (Inclusiv)**

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)

ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Atașament
Partea a 3-a

ACORDUL DE COOPERARE CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER) LUCRARE CADRU PENTRU 2006 – 2010

Guvernele din Austria, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Georgia, Grecia, Ungaria, Lituania, Polonia, România, Federația Rusă, Slovacia, Slovenia și Turcia, având în vedere documentul proiectului T.E.R. (Calea Ferată Trans-Europeană), ținând seama de acordurile bilaterale și multilaterale existente în domeniul feroviar și de transport combinat, în special Acordul european privind principalele linii feroviare internaționale (A.G.C.), precum și Acordul european privind liniile importante internaționale și instalațiile conexe (A.G.T.C.), elaborate în cadrul Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite, precum și de politica UE pentru transportul feroviar, în special cu privire la statele membre UE sau care vor adera în curând la UE și de necesitatea de a implementa această politică,

dornice să faciliteze și să dezvolte transportul internațional feroviar și combinat între statele lor și prin acestea, precum și între acestea și alte state europene,

dorind să îmbunătățească calitatea și eficiența operațiunilor de transport,

conștiente de noua orientare est-vest a cererii de transport care este foarte probabil să decurgă din schimbările profunde din statele din Europa Centrală și de Est,

sunt de acord să coopereze în strădania de a implementa în cadrul acordurilor A.G.C. și A.G.T.C. și a altor documente europene ale proiectului Calea Ferată Trans-Europeană (T.E.R.) în conformitate cu următoarele prevederi:

I. Proiectul “CALEA FERATĂ TRANSEUROPEANĂ” (T.E.R.)

Proiectul T.E.R. constă dintr-o serie de obiective și de acțiuni pentru realizarea acestora, care sunt stabilite cu scopul de a îmbunătăți calitatea și eficiența transportului internațional feroviar și combinat, de călători și de marfă, pe principalele linii internaționale din următoarele state: Austria, Bosnia și Herțegovina, Bulgaria, Croația, Republica Cehă, Georgia, Grecia, Ungaria, Lituania, Polonia, România, Federația Rusă, Slovacia, Slovenia și Turcia.

Deși aceste linii nu reprezintă întreaga rețea feroviară a statelor de mai sus, ci doar un număr redus din acestea, ele constituie totuși o rețea feroviară continuă, denumită în continuare rețeaua T.E.R..

Rețeaua T.E.R. include nu numai coridorul nord-sud, ci și liniile est-vest care au fost adăugate pentru a ține seamă de noile dezvoltări și de procesele de integrare din regiune.

Proiectul T.E.R. se referă numai la rețeaua T.E.R.. Acesta ia în considerare, de asemenea, și echipamentele și instalațiile pentru transport combinat din statele de mai sus.

II. Obiective

Obiectivul general al proiectului T.E.R. este de a oferi asistență statelor membre pentru realizarea unui sistem eficient și coerent de transport combinat și feroviar între statele din Europa Centrală și de Est și între aceste state și restul statelor europene, pentru

implementarea politicii UE privind acest domeniu în noile state membre UE și în curs de aderare la UE, pentru asigurarea unui cadru corespunzător pentru implementarea rezultatelor Planului director TER și pentru promovarea de legături noi în vederea unui mod de transport mai eficient și mai competitiv din punct de vedere financiar prin eforturile coordonate ale tuturor statelor din această regiune.

Prin furnizarea de servicii eficiente și competitive, sistemul T.E.R. trebuie să devină atractiv pentru clienți, atât pentru călători cât și pentru transportul de marfă, și să absoarbă o parte importantă de pe piața internațională de transport, dinspre și spre Europa Centrală și de Est, ușurând astfel aglomerația și reducând problemele de mediu și de siguranță pe principalele drumuri internaționale din aceste state.

Obiectivele specifice sunt:

A. Dezvoltarea infrastructurii

Cu excepția unor mici secțiuni, structura fizică a rețelei T.E.R. există deja. Totuși standardele de infrastructură sunt mult sub cele indicate în acordurile A.G.C. și A.G.T.C.

Obiectivele în acest domeniu sunt, de aceea, în primul rând, implementarea standardelor TER (termen mediu) și modernizarea infrastructurii existente pentru a ajunge în final la nivelul stabilit în acordurile AGC și AGTC. În ceea ce privește instalațiile pentru transport combinat, obiectivul este să se modernizeze ceea ce există, să se realizeze unele noi, iar acestea să fie dotate cu echipamentele corespunzătoare.

Implementarea proiectelor de investiții stabilite ca urmare a Planului director TER reprezintă unul din obiective. Desfășurarea acestei activități ar trebui să permită statelor TER să modernizeze infrastructura feroviară pentru a ajunge la standarde mai ridicate.

B. Modernizarea echipamentelor de transport

Echipamentele de transport (materialul rulant, locomotivele, echipamentele de semnalizare și telecomunicații etc.) nu corespund, în multe cazuri, cerințelor actuale. Din această cauză obiectivul este înlocuirea acestora cu echipamente noi pentru armonizarea echipamentelor adoptate în diferitele state - cel puțin în ceea ce privește compatibilitatea. De asemenea, trebuie să se ia în considerare și transferul de know-how și documentații tehnice prin intermediul seminarelor și atelierelor pentru a furniza soluții noi (companii mixte, leasing, etc.).

C. Adaptarea organizării la management-ul orientat spre piață

Căile ferate nu mai dețin poziția dominantă pe care au avut-o în trecut. În economiile de piață, transportul rutier a reușit să asigure servicii "ușă – în – ușă" ("door-to-door") mai bune și livrări la termen ("just-in-time"), așa cum cer clienții de astăzi, iar segmentul său din piața transporturilor a devenit mult mai importantă decât cea a transportului feroviar. În statele din Europa Centrală și de Est, drept consecință a abordării complet diferite, căile ferate au reușit să ocupe poziția cea mai puternică față de celelalte moduri de transport. Totuși evoluția recentă din acele state și adoptarea unor principii de piață în economie vor conduce la o dezvoltare puternică și rapidă a transportului rutier. Drept consecință atât a acestei evoluții și a recesiunii care a urmat după începutul perioadei de tranziție, traficul feroviar a scăzut deja rapid. Dacă această situație continuă, guvernele vor trebui în curând să facă față unor probleme foarte grave.

De aceea, obiectivul final constă în a oferi companiilor feroviare asistență pentru implementarea unei conduceri și organizări moderne, eficiente și orientate spre piață, care să poată asigura o tranziție sinuoasă spre un nou echilibru al modurilor de transport din

statele din Europa Centrală și de Est. În special, trebuie să se acorde o atenție crescută transportului combinat internațional. Avantajele transportului rutier în cazul transportului prin terminale trebuie combinate cu avantajele de mediu și de siguranță pe care le prezintă transportul feroviar în transportul principal pentru a asigura servicii eficiente de transport combinat internațional. Partea feroviara a serviciului trebuie să fie în continuare eficientă și de o calitate corespunzătoare. Procedurile de trecere a frontierei trebuie să fie simplificate în conformitate cu noile standarde europene sau internaționale. Companiile feroviare trebuie să continue să își îmbunătățească orientarea comercială. Pentru atingerea acestui obiectiv, conducerea trebuie să fie instruită corespunzător. Implementarea directivelor UE trebuie considerată, de asemenea, o sarcină principală.

III. Acțiuni prioritare

1. Pornind de la starea prezentă a rețelei T.E.R., să se elaboreze măsuri pe termen scurt:
 - Pentru a implementa proiectele stabilite în Planul Director TER
 - Pentru a identifica noile legături sau axe feroviare care trebuie modernizate, precum și strangulările de pe infrastructura principală care trebuie eliminate și cerințele urgente cu privire la echipamente și material rulant care trebuie respectate
 - Pentru a stabili măsurile organizatorice care trebuie luate în special pentru facilitarea trecerilor de frontieră, dezvoltarea transportului combinat și proiectelor sate pentru marfă și îmbunătățirea serviciilor comerciale în general.
2. Analizarea studiilor existente de prefezabilitate și de fezabilitate, elaborarea unora noi, incluzând previziuni de trafic și analize costuri / beneficii.
3. Evaluarea noilor investiții solicitate sau finanțării lor, cu propuneri de priorități.

IV. Activități periodice

1. Dezvoltarea infrastructurii

- stabilirea și modernizarea rețelei T.E.R., inclusiv a legăturilor est-vest, luându-se în considerare și standardele TER definite în prezentul Acord și alte aspecte din acesta convenite, de asemenea, la nivel european;
- eliminarea strangulărilor principale și a legăturilor care lipsesc, precum și executarea lucrărilor corespunzătoare de infrastructură, inclusiv în punctele de frontieră identificate ca urmare a elaborării Planului Director TER. Stabilirea priorităților;
- elaborarea de noi studii de prefezabilitate și de fezabilitate;
- eșalonarea planificării, proiectării și executării lucrărilor feroviare;
- finanțarea proiectelor feroviare.

2. Dezvoltarea transportului combinat

- colectarea de date privind fluxurile de trafic ale tuturor modurilor de transport. Identificarea fluxurilor principale de trafic rutier internațional prin, de la și către rețeaua T.E.R.;
- studii pentru stabilirea de soluții alternative de transport combinat pe, de la și către rețeaua T.E.R.;
- identificarea obstacolelor care există în calea dezvoltării și a transportului combinat internațional, inclusiv a deficiențelor legate de terminalele de transfer, vagoanele speciale, containere și cutii mobile etc.;
- propuneri pentru eliminarea acestor obstacole;

- identificarea măsurilor care se pot lua de către statele membre TER pentru a aborda etapele parcurse în UE în domeniul transportului feroviar de transport de marfă;
- stabilirea priorităților privind propunerile pe baza unei analize costuri / beneficii;
- finanțarea;
- considerarea posibilităților de dezvoltare a transportului combinat de mărfuri periculoase.

3. Pregătire

Seminare și ateliere privind management-ul orientat spre marketing și alte aspecte comerciale, utilizarea calculatoarelor la calea ferată, sistemelor CAD, transferul de know-how și de documentații cu privire la noile tehnologii sau echipamente disponibile.

4. Îmbunătățirea eficienței și interoperabilității feroviare

- Identificarea obstacolelor principale (altele decât cele de infrastructură) care împiedică eficiența transportului feroviar, inclusiv vechimea sau incompatibilitatea materialului rulant, a locomotivelor și echipamentelor de semnalizare și telecomunicații, întârzierile la trecerile de frontieră, incompatibilitatea reglementarilor internaționale, etc. în statele TER
- Propuneri pentru eliminarea acestor obstacole.
- Stabilirea priorităților pe baza analizei costuri / beneficii.
- Finanțarea.

5. Realizarea unei baze de date privind transportul multimodal

- Date privind fluxurile și prognozele de trafic (abordare intermodală).
- Parametri tehnici și funcționali, material rulant, etc.
- Date privind stațiile de frontieră.
- Date privind legăturile tren-feribot.

V. Bugetul T.E.R.

Pentru a acoperi cheltuielile necesare pentru realizarea activităților prezentate în programele de lucru, Comitetul de pilotaj va stabili bugete anuale pe baza următoarelor elemente:

1. Resurse

- Contribuții, în natură și în numerar, ale statelor membre.
- Contribuții în numerar și/sau în natură de la alte organizații internaționale, organisme naționale și/sau private și de la statele care nu sunt membre.

Statele participante vor furniza contribuții în natură, astfel încât să acopere toate costurile pentru îndeplinirea tuturor sarcinilor care decurg din Planul de Lucru, ca parte a activităților naționale ale proiectului (de exemplu: furnizarea și analiza de date, furnizarea de studii, experți).

2. Cheltuieli

Principalele tipuri de cheltuieli pentru coordonarea proiectului sunt listate pe fila de buget.

Statele participante vor continua să plătească salariile locale, contribuțiile la asigurările sociale și alte retribuiții ale personalului național, atât cei care lucrează în cadrul fiecărui stat pentru proiect, cât și atunci când acest personal este delegat să participe la reuniuni, cursuri etc. Punctele speciale din studii incluse în programul de lucru și atribuite anumitor state vor fi finanțate prin bugetul proiectului.

VI. Amplasarea sediului central al proiectului

Sediul central al proiectului se află la Budapesta, Ungaria.

VII. Agenția executivă

Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite va fi invitată să continue să activeze în calitate de agenție executivă a proiectului.

VIII. ANEXE

Anexele de mai jos fac parte integrată din prezentul Atașament, partea a 3-a:

Anexa nr. I Rețeaua TER (Lista liniilor TER, Harta rețelei TER și parametrii TER)

Anexa nr. II Comitetul de Pilotaj (CP)

Anexa nr. III Grupul de coordonatori naționali (TERNC)

Anexa nr. IV Coordonatorii naționali (CN)

Anexa nr. V Sediul central al proiectului (TERCO)

Anexa nr. VI Bugetul

Anexa nr. VII Scrisoare de acord semnată între CEE și guvernul care găzduiește sediul central al proiectului¹

Anexa nr. VIII Scrisoare tip de acord care urmează a fi semnată între CEE și guvernul statului din care provine managerul de proiect sau personalul de la sediul central al proiectului.

¹ Scrisoarea de acord între CEE și guvernul care găzduiește sediul central al proiectului va fi abrogat și înlocuit după ce se încheie un acord nou între CEE și guvernul Ungariei.

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 1

ANEXA nr. I

LISTA LINIILOR CĂII FERATE TRANS-EUROPENE (TER)¹

(¹Va fi actualizată pe baza deciziei Comitetului de conducere cum și când se solicită)

E010	{Helsinki – Vainikkala}-Luzhayka (b. st. RZD/VR) – Buslovskaya – St. Petersburg – Akademicheskaya – Moscow	TN 001
E 020	{Berlin – Frankfurt/O} – Rzepin (b. st. PKP/DB) – Poznan – Barlogi – Lowiz – Warsaw/Skierniewice – Lukow – Terespol (b. st. PKP/BC) – {Brest (b. st. BC/PKP) – Minsk – Orsha} – Krasnoye (b. st. RZD/BC) – Smolensk – Moscow – Nizhniy Novgorod – Sverdlovsk – {Omsk – Novosibirsk – Krasnoyarsk – Irkutsk – Vladivostok}	TN 004
E 026	Wroclaw – Idzikowice și Warsaw – Bialystok – Sikolka – {Kuznica Bial. (b. st. PKP/BC) – Grodno – Kabeliai (b. st. LG/BC) – Vilnius	TN 007
E 026/1	Sarkiai – Siauliai – Gaiziunai – Palemonas – Kazlu Ruda – Mockava	TN 010
E 030	{Dresden} – Zgorzelec (b. st. PKP/DB) – Wroclaw și Opole – Kedzierzyn Kozle – Gliwice – Katowice – Krakow – Przemyśl (b. st. PKP/UZ) – {Mostiska (b. st. UZ/PKP) – Lvov} și Siechnice – Opole – Gliwice și {Kyiv – Poltava – Kharkov – Topoli (b. st. UZ/RZD)} – Solovei Valuiki – Povonno – Rtishcevo – Penza – Samara – Uta – Chelysbinsk – Kurgan – Omsk	TN 013 TN 013
E 030/1	Tarnow – Nowy Sacz – Muszyna (b. st. PKP/ZSR) – Plavec (b. st. ZSR/PKP) – Kysak și Kosice – Cana (b. st. ZSR/MAV) – Hidasnemeti (b. st. MAV/ZSR) – Felsozsolca	TN 016
E 040	{Nurnberg} – Cheb (b. st. CD/DB) – Plzen – Prague – Kolin – Usti n/O – Ceska Trebova – Prerov – Hranice na Morave și Petrovice u Karvine – Mosty u Jablunkova (b. st. CD/ZSR) – Cadca (b. st. ZSR/CD) – Zilina – Vrutky – Poprad Tatry – Kysak – Kosice – Cierna n/T (b. st. ZSR/UZ) – {Chop (b. st. UZ/ZSR)} și Horni Lidec (PCP) – Luky pod Makytou (b. st. ZSR/CD) – Puchov – Zilina	TN 019
T 040	Ceska Kubice (b. st. CD/DB) – Plzen	TN 022
T 041	Plzen – Ceske Budejovice – Ceske Velenice	TN 025

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 2

T 042	Nove Zamky – Zvolen – Plesivec - Kosice	TN 028
E 045	Kufstein (b. st. OBB/DB) – Worgl și Innsbruck – Garberbach – Brenner și Baumkirchen – Garberbach	TN 031
E 050	{Buchs (b. st. SBB/OBB)} – Feldkirch – Innsbruck – Baumkirchen – Schwarzach/St.Veit – Bischofshofen – Salzburg – Wels – Marchtrenk – Linz – Vienna – Bruck/L – Hegyeshalom (b. st. MAV/OBB) – Gyor – Komarom – Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyiregyhaza – Zahony (b. st. MAV/UZ) – {Chop (b. st. UZ/MAV) – Lvov – Kyiv – Zernovo (b. st. UZ/RZD)} – Suzemka (b. st. RZD/UZ) – Moscow și {Fastov – Dnepropetrovsk – Krasnoarmeisk – Krasnaya Mogila (b. st. UZ/RZD)} – Gukovo – Lichaiy – Astrakhan (b. st. RZD/Kazakhstan)	
T 050	Vienna Meiding – Ebenfurth – Sopron (b. st. GySEV/RoeEE) – Gyor și Vienna meiding – Ebenfurth – Wiener Neustadt – Loipersbach – Sopron (b. st. GySEV/OBB)	TN 037
E 050/2	{Kvashino (b. st. UZ/RZD)} – Uspenskaya – Taganrog – Rostov-na- Donu – și Tihoreckaia – Armavir	TN 040
T 052	Vienna-Sud – Marchegg (b. st. OBB/ZSR) – Devinska Nova Ves (b. st. ZSR/OBB) – Bratislava – Galanta – Nove Zamky – Sturovo (b. st. ZSR/MAV) – Szob – Budapest – Cegléd – Szolnok – Puspokladany – Debrecen – Nyiregyhaza	TN 043
T 053	Parndorf – Kittsse (b. st. OBB/ZSR) – Bratislava – Petržalka	TN 046
E 054	Arad – Vințu de Jos – Coșlariu – Ploiești – București	TN 049
T 054	Vințu de Jos – Sibiu – Bujoreni – Titu – București	TN 052
E 054/1	Puspokladany – Biharkeresztes (b. st. MAV/CFR) – Episcopia Bihor (CFR/MAV) – Oradea – Cluj – Coșlariu	TN 055
E 055	{Dresden} – Decin (b. st. CD/DB) – Usti n/L – Prague și Schwarzach/St. Veit – Villach – Arnoldstein (b. st. OBB/FS)	TN 058
T 055	Usti N/L – Karlovy Vary – Cheb	TN 061

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 3

E 056	Budapest – Maglód – Ujszász – Szolnok – Lokoshaza (b. st. MAV/CFR) – Curtici (b. st. CFR/MAV) – Arad – Timișoara – Craiova – Videle - București	TN 064
T 056	Craiova – Calafat (b. st. CFR/BDZ) – Vidin (BDZ/CFR) – Mezdra	TN 067
E 059	Swinoujście – Szczecin – Poznań – Wrocław – Siechnice – Opole – Kedzierzyn Kozle – Chalupki (b. st. PKP/CD) – Bohumin (b. st. CD/PPK)	TN 070
T 059	Szczecin – Rzepin – Nowa Sol – Wrocław – Opole	TN 073
E 061	{Dresden} Decin (b. st. CD/DB) Ústí nad Labem – Prague – Kolin Ústí nad Labem – Ceska Trebova – Brno – Breclav – Lanžhot (b. st. CD/ZSR) – Kutý (b. st. ZSR/CD) – Devínska Nová Ves – Bratislava – N. Zámky - Komárno (b. st. ZSR/MAV) – Komárom (b. st. MAV/ZSR) și Bratislava (Petržalka) – Rusovce – (b. st. ZSR/MAV) – Rajka (b. st. MAV/ZSR) – Hegyeshalom	TN 076
T 061	Decin (b. st. CD/DB) – Ústí nad Labem – Vsetín – Nymburk – Kolin – Havlíčkův Brod – Brno	TN 079
E 062	Brno – Viskov – Prerov	TN 082
E 063	Zilina – Puchov – Leopoldov – Bratislava/Galanta	TN 085
E 065	Gdynia – Gdansk – Tczew – Malbork – Warsaw - Idzikowice – Psary – Katowice – Pszczyna – Wisła Most – Zebrzydowice (b. st. PKP/CD) – Petrovice u Karvine (b. st. CD/PPK) Bohumin – Hranice na Morave – Prerov – Breclav (b. st. CD/OBB) – Bernhardsthal – Hohenau (b. st. OBB/CD) – Retz (b. st. OBB/CD) – Florisdorf – Vienna – Bruck a.d.M. – St. Michael – Villach – Rosenbach (b. st. OBB/SZ) – Jesenice (b. st. SZ/OBB) – Ljubljana – Pivka – II. Bistrica (b. st. SZ/HZ) – Sapjane (b. st. HZ/SZ) – Rijeka	TN 088
T 065	Tczew – Barlogi – Zdunska Wola – Gliwice – Pszczyna	TN 091
E 066	{Chop} – Halmeu (b. st. CFR/UZ) – Satu Mare – Oradea – Arad – Timișoara – Stamora Moravița (b. st. CFR/JZ)	TN 094
E 067	Bruck a.d.M. – Graz – Spielfeld Strass (b. st. OBB/SZ) – Sentilj (b. st. SZ/OBB) – Maribor – Pregersko – Zidani Most	TN 097

Anexa nr. I
Pag. 4

[illegible]

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 5

T 095	Dimitrovgrad – Podkova	TN 130
E 097	Samsun – Kalin – Cetinkaya – Malatya – Narli – Toprakkale – Iskenderun/Mersin	TN 133
E 201	Klaipeda – Siauliai – Gaiziunai – Kaisiadorys – Vilnius – Kena (b. st. LG/BC) – {Minsk – Zhlobin – Gomel – Nezhin}	TN 136
E 201/1	{Kaliningrad} – Kybartai (b. st. LG/RZD) – Kazlu Ruda – Kaunas – Kaisiadorys	TN 139
E 203	(Yekaterinburg) Sverdlovsk – Kurgan – {Presnogorkovka}	TN 142
T 262	Radviliskis – Pagegiai (b. st. LG/RZD) – {Kaliningrad} – Braniewo (b. st. PKP/RZD) – Malbork	TN 145
T 303	Krakow – Nowy Sacz	TN 148
E 451	Passau (b. st. OBB/DB) – Neumarkt Kallham – Wels	TN 151
T 451	Simbach/Inn (b. st. OBB/DB) – Neumarkt Kallham	TN 154
E 500	Moscow – Ryazan – Kotchetovka – {Rtishcevo – Saratov – Ozinki} – Orenburg	TN 157
E 500/2	Ryazan – Russeвка – Samara – Orenburg	TN 160
E 500/3	Kotchetovka – Gryazi – Voronezh – Gukevo Volzhsky – Rostov-na-Donu și Tihoreckaia – Krasnodar – Novorossiysk	TN 163
T 501	Vienna Nord – Wolfsthal	TN 166
E 502	Bischofshofen – Selzthal	TN 169
T502	Bregenz – Lustenau/St. Margrethen (b. st. OBB/SBB)	TN 172
T 503	Lindau (b. st. OBB/DB) – Bregenz – Feldkirch	TN 175
E 551	Prague – Veseli n/L – Ceske Budejovice – Horni Dvoriste (b. st. CD/OBB) – Summerau (b. st. OBB/CD) – Linz – Traun – Selzthal – St. Michael și Traun – Marchtrenk	TN 178

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 6

T 551	Veseli n/L Ceske Velenice (b. st. CD/OBB) – Gmund (b. st. OBB/CD) – Vienna FJB	TN 181
E 560	Buzău – Făurei – Galați	TN 184
T 560	Făurei – București	TN 187
T 562	București – Fetești – Medgidia - Constanța	TN 190
T 592	Wroclaw – Miedzylesie (B. st. PKP/CD) – Lichkov (b. st. CD/PKP) – Letohrad – Usti n/O	TN 193
T 654	Wisla Most – Zwardon (b. st. PKP/ZSR) – Skalite (b. st. ZSR/PKP) – Cadca	TN 196
T655	Psary – Krakow	TN 199
E 680	Sofia – Mezdra – Gorna Oriahovitza – Kaspican – Sindel – Varna	TN 202
T 680	Medgidia – Negru Vodă (b. st. SFR/BDZ) – Kardam – Sindel	TN 205
E 691	Murakeresztur - Gyekenyes	TN 208
T 691	Gyor – Papa – Celldomolk – Porpac – Szombathely – Kormend – Zalalovo	TN 211
T 692	Csorna – Porpac	TN 214
T 693	Celldomolk/Vinari BPOS - Boba	TN 217
E 700	Rostov-na-Donu – Tihoreckaia și Uzlovaya – Makhachkala – Yalarna	TN 220
E 700/2	Astrakhan – Uzlovaya	TN 223
E 701	Armavir – Sotchi – Veseloe (b. st. ZSR/Georgia) – Sukhumi – Senski – Samtredia – Tbilisi – Gardabani	TN 226
E 701/1	Samtredia – Batumi	TN 229
E 701/2	Senski – Poti	TN 232
E 703	Tbilisi - Sadakhlo	TN 235

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

Anexa nr. I
Pag. 7

E 720	Plovdiv – Stara Zagora – Karnobat – Burgas	TN 238
E 751	Volinja (b. st. HZ/BHZ) – Dobrljin (b. st. BHZ/HZ) – Bosanski Novi – Bihac – Ripac (b. st. BHZ/HZ) – Strmica (b. st. HZ/BHZ) – Knin – Perkovic – Split/Sibenik	TN 241
E 753	Ostarije – Gospic – Knin – Zadar	TN 244
E 771	Strizivojna Vrpolje – Slavonski Samac (b. st. HZ/BHZ) – Bosanski Samac (b. st. BHZ/HZ) – Sarajevo – Capljina (b. st. BHZ/HZ) – Metkovic (b. st. HZ/BHZ) – Ploce	TN 247
T 771	Zvornik (b. st. BHZ/JZ) – Tuzla – Doboï – Banja Luka – Bosanski Novi	TN 250
E 773	Dombovar – Pecs – Magyarboly (b. st. MAV/HZ) – Beli Manastir (b. st. HZ/MAV) – Osijek – Strizivojna Vrpolje	TN 253
E 851	{Lvov – Cernivci} – Vadul Siret (b. st. CFR/UZ) Vicșani – Suceava – Pașcani	TN 256
E 885	Sofia – Pernik – Radomir – Kulata (b. st. BDZ/CH) – Promachon (b. st. CH/BDZ) – Thessaloniki	TN 259
T 855	Radomir – Gueshevo (b. st. BDZ/CFARYM) – {Kriva Palanka – Kumanovo – Skopje – Tetovo – Struga – Librazhdi – Elbasani – Durres}	TN 262
E 951	Karnobat – Sindel	TN 265



CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI

CALEA FERATĂ TRANS-EUROPEANĂ (TER)
ACORDUL PRIVIND FONDUL DE COOPERARE ȘI CREDITARE

ANEXA nr. I

Parametrii TER sunt

Standardele Tehnice pentru rețeaua TER

1. Gabaritul vehiculului încărcat:	UIC/B
2. Distanța minimă între centrele liniilor:	4,0 m
3. Viteza nominală minimă:	120 Km/h
4. Masa autorizată pe osie:	
- Locomotive $\leq (200 \text{ km/h})$:	22,5 t
- Vagoane: 120 km/h:	20 t
140 km/h:	18 t
5. Masa autorizată pe metru liniar:	8 t
6. Testare tren (proiectare pod):	UIC 71
7. Lungimea minimă a peronului în stațiile principale:	250 m
8. Lungimea minimă linii de evitare utilizată:	500 m

Parametrii operaționali pentru rețeaua TER

1. Transport de călători

Se va stabili sistemul de execuție a procedurilor de control al frontierei (poliție, vamă) în mersul trenului cu scurte opriri la stația de frontieră pentru motive tehnice/administrative dacă este necesar.

2. Transport de marfă

- Se va completa sistemul stațiilor comune de frontieră în scopul de a evita duplicarea controalelor de la frontieră.
- Se va raționaliza controlul procedurilor la stațiile comune de frontieră existente.
- Se vor introduce operațiunile de control al frontierei a trenurilor bloc în terminalele căilor ferate vecine, unde este posibil.

3. Transport de călători și marfă

Se va introduce utilizarea vehiculelor de remorcare pe teritoriile statelor vecine TER, unde este posibil.

COMITETUL DE CONDUCERE

1. Comitetul de conducere trebuie sa fie cel mai inalt organism, de luare a deciziilor al T.E.R. El trebuie sa fie constituit din reprezentanti nominalizati de guvernele statelor din T.E.R., de preferinta la nivel ministerial si/ sau directorial. El trebuie sa hotarasca politica proiectului si masurile generale ce trebuie luate, referitoare la activitatile T.E.R., si sa ia decizii de comun acord.

2. Functiile Comitetului de conducere vor include:

- a) Stabilirea oricaror organisme subordonate considerate necesare.
- b) Elaborarea de instructiuni pentru directorul de proiect sau pentru oricare organism subordonat
- c) Aprobarea programului de lucru
- d) Adoptarea rapoartelor Grupului de coordonatori nationali T.E.R.
- e) Adoptarea bugetului de functionare si a rapoartelor financiare in executia lor
- f) Examinarea oricaror alte materiale referitoare la activitatile T.E.R.
- g) Aprobarea retelei T.E.R.

3. Regulile de procedura ale Comitetului de conducere sunt urmatoarele:

I. Sesiunile**Regula 1**

Comitetul de conducere trebuie sa tina o sesiune regulata pe an, data si locul urmand sa fie hotarate de el.

Regula 2

Sesiunile speciale vor fi tinute conform hotararii comitetului, fie in sesiune, fie la cererea urmatoarelor:

- a) orice membru, cu sprijinul altor 3 membri;
- b) directorul de proiect, cu sprijinul a 3 membri.

Regula 3

Toate intrunirile comitetului trebuie sa fie inchise, daca nu se decide altfel de catre acesta.

II. Agenda**Regula 4**

La fiecare sesiune, comitetul trebuie sa intocmeasca o agenda provizorie pentru sesiunea urmatoare pe baza unui text propus de catre directorul de proiect.

Comitetul trebuie sa isi adopte agenda la inceputul fiecarei sesiuni.

Orice subiect din cadrul competentelor comitetului, neinclus in agenda provizorie pentru o intrunire data, poate fi propus acestuia de catre un membru sau de catre directorul de proiect si adaugat agendei prin hotararea comitetului. Comitetul poate revizui agenda prin adaugare, stergere, amanare sau amendare de articole.

III. Reprezentare**Regula 5**

Fiecare tara membra trebuie sa fie reprezentata in comitet printr-un reprezentant, care poate fi insotit la sesiunile acestuia de diferiti alti reprezentanti sau consilieri. Din oficiu, va participa C.E.E. va agentie executiva.

IV. Functionari**Regula 6**

Comitetul, la inceperea primei sale sesiuni din fiecare an, va alege dintre reprezentantii membrilor sai un presedinte si un raportor care vor functiona in timpul acelui an si pana cand vor fi alesi succesorii lor.

Regula 7

Presedintele va participa la sedintele comitetului in aceasta calitate, si nu ca reprezentant al unui guvern membru de care este acreditat. Un alt membru al delegatiei sale va fi titularizat sa reprezinte guvernul respectiv la sedintele comitetului.

Regula 8

Directorul de proiect trebuie sa informeze membrii comitetului prin comunicari scrise sau verbale asupra oricaror probleme de interes pentru comitet si care pot contribui la luarea deciziilor.

V. Limba si inregistrarile

Regula 9

Limba engleza va fi limba de lucru a proiectului, inclusiv pentru Comitetul de conducere. Tarile care gazduiesc sedintele comitetului pot asigura interpretarea in limbile franceza si/sau rusa, atunci cand este posibil.

Regula 10

Rapoartele sedintelor comitetului trebuie sa fie conturate si adoptate in timpul acestor sedinte si distribuite imediat membrilor comitetului si celorlalti participanti la sedinta. Rapoartele pot fi publicate dupa un timp de la adoptarea lor si in conditiile pe care le poate decide comitetul.

VI. Cvorum

Regula 11

Discutiile nu pot incepe fara prezenta a 2/3 din numarul membrilor comitetului. Hotararile comitetului referitoare la toate problemele examinate trebuie sa fie luate prin consensul membrilor prezenti.

VII. Organisme subordonate

Regula 12

Regulile comitetului trebuie sa se aplice, de asemenea, in principiu, si organismelor sale subordonate.

VIII. Participarea ca observatori a reprezentantilor guvernelor nemembre si ai organizatiilor internationale

Regula 13

- a) Guvernele nemembre ale proiectului, si
 - b) organizatiile si institutiile internationale specifice
- pot fi reprezentate prin observatori la sedintele sale cu regim consultativ fara drept de vot.

IX. Amendamente sau suspendari ale regulilor de procedura

Regula 14

O regula de procedura poate fi amendata sau suspendata prin hotararea Comitetului de conducere, cu acordul tuturor tarilor T.E.R.

GRUPUL COORDONATORILOR NATIONALI T.E.R.

1. In componenta sa trebuie sa intre coordonatorii nationali. La intrunirile Grupului coordonatorilor nationali T.E.R. pot sa participe, de asemenea, si alti experti din statele membre.
2. Grupul, in principiu, trebuie sa se intalneasca de doua ori pe an. El poate sa tina intruniri speciale, daca considera necesar.
3. Grupul, printre altele, trebuie:
 - a) sa fie responsabil pentru elaborarea, evaluarea si coordonarea activitatilor tehnice ale T.E.R. si a aspectelor lor economice;
 - b) sa aiba sarcina de a elabora, evalua si coordona activitatile T.E.R. referitoare la finantarea constructiei T.E.R. Pentru a indeplini aceste indatoriri, grupul ia in considerare rezultatele grupurilor de lucru ad-hoc, asa cum au fost stabilite de Comitetul de conducere pentru subiecte specifice;
 - c) sa controleze toate activitatile desfasurate de catre T.E.R.;
 - d) sa examineze rapoartele si documentele propuse de directorul proiectului;
 - e) sa faca recomandari Comitetului de conducere referitoare la programul de lucru;
 - f) sa ia in considerare orice problema la cererea Comitetului de conducere sau a directorului proiectului.

COORDONATORII NATIONALI

Coordonatorul national va fi desemnat de guvernul sau.

Coordonatorul national va raspunde de:

- (1) contactul in tara sa pentru proiectul T.E.R.;
- (2) mentinerea legaturii intre organizatiile nationale implicate si Biroul central al proiectului, initiind actiuni la nivel national pentru obtinerea si transmiterea informatiilor necesare in legatura cu activitatile biroului;
- (3) coordonarea activitatilor nationale din cadrul T.E.R.;
- (4) planificarea si desfasurarea activitatilor si obtinerea de rezultate in concordanta cu programele de lucru T.E.R.;
- (5) utilizarea efectiva si eficienta a datelor de intrare de la T.E.R.;
- (6) participarea la sedintele Comitetului de conducere si ale Grupului coordonatorilor nationali T.E.R. si participarea la indeplinirea obiectivelor T.E.R.

BIROUL CENTRAL AL PROIECTULUI

Biroul central al proiectului va coordona toate activitatile desfasurate in conformitate cu termenii acestui document si va actiona sub conducerea generala a Comitetului de conducere, sub indrumarea Comisiei Economice pentru Europa a Natiunilor Unite ca agentie executiva.

Biroul central al proiectului este localizat in Budapesta, Ungaria, pe baza aranjamentelor stipulate in acordul ce va fi semnat de catre Guvernul Republicii Ungare si secretarul executiv al C.E.E./O.N.U. privind functionarea acestui birou.

Personalul Biroului central al proiectului este compus din:

- managerul de proiect;
- managerul adjunct de proiect
- manager(i) - asistent(i);
- alt personal.

Managerul de proiect, managerul adjunct de proiect, managerul asistent si celalalt personal al Biroului vor fi considerați ca oficiali ai Organizației Națiunilor Unite (O.N.U.) așa cum sunt definiți în acordul între Guvernul Republicii Ungare și secretarul executiv al C.E.E./O.N.U.

Termenii privind serviciul personalului internațional al Biroului central al proiectului vor fi definiți în scrisoarea ce va fi schimbată între respectivele țări de origine ale personalului și secretarul executiv al C.E.E./O.N.U.

Noul manager de proiect ales va veni în birou cu un an în avans față de managerul adjunct de proiect.

Competentele acestui personal vor fi urmatoarele:

Managerul de proiect

Managerul de proiect al Biroului central al proiectului va fi ales dintre membrii statelor T.E.R., de catre Comitetul de conducere. El va functiona pe o perioada de 2 ani, cu posibilitatea prelungirii cu doi ani, cu aprobarea Comitetului de conducere si cu acordul guvernului sau.

Guvernul care asigura serviciile de manager de proiect il remunereaza pe acesta.

Conditile serviciilor lui sunt hotarate printr-un schimb de scrisori intre C.E.E./O.N.U. si guvernul respectiv. Atunci cand calatoreste in afara Budapestei, (exceptie pentru costurile de funcționare ale mașinii biroului și taxele de autostradă pentru călătoria în Ungaria) cheltuielile de calatorie si diurna sunt asigurate din bugetul proiectului.

Managerul de proiect va raspunde de:

- (1) activitatea de director al Biroului central al proiectului;
- (2) intocmirea proiectului programelor de lucru pentru a fi aprobate in Comitetul de conducere si administrarea lor astfel cum au fost aprobate;
- (3) activitatea ca secretar al Comitetului de conducere si al coordonatorilor nationali ai T.E.R.;
- (4) consilierea presedintelui Comitetului de conducere si al coordonatorilor nationali T.E.R. in domeniile care reclama decizii;
- (5) intocmirea si distribuirea informatiilor catre tarile membre in domeniile care reclama decizii;
- (6) mentinerea legaturii continue cu coordonatorii nationali T.E.R. in toate domeniile referitoare la implementarea activitatilor T.E.R.;
- (7) intocmirea raportului managerului de proiect privind activitatile generale ale Biroului central al proiectului si dezvoltarile din cadrul T.E.R. pe durata dintre sedintele Comitetului de conducere si ale coordonatorilor nationali ai T.E.R.;
- (8) organizarea si intocmirea documentatiei tehnice si administrative pentru toate intrunirile T.E.R.;
- (9) completarea tuturor formalitatilor de contract cu expertii care asigura servicii de consultanta in cadrul diferitelor activitati si cu guvernele T.E.R. care aduc contributii in natura la T.E.R.;
- (10) indeplinirea activitatilor administrative si financiare din competenta Biroului central al proiectului;
- (11) executia bugetara conform cu hotararile Comitetului de conducere si cu prevederile regulilor si reglementarilor financiare ale O.N.U.;
- (12) recrutarea consultantilor dupa necesitati, sub indrumarea Comitetului de conducere, pentru a da asistenta la executarea activitatilor specifice, in concordanta cu programele de lucru;
- (13) indeplinirea altor sarcini trasate de Comitetul de conducere;
- (14) Managerul de proiect raportează direct sau prin reprezentantul său Directorului Diviziei Transporturi a Comisiei Economice pentru Europa;

- (15) Ca șef al Biroului central al proiectului în Budapesta, Ungaria, managerul de proiect supervizează atât personalul internațional cât și personalul local furnizat de Guvernul Ungariei;
- (16) Managerul de proiect trebuie să locuiască în Budapesta, Ungaria, și orice călătorie pe timpul acestei șederi este angajată după consultarea cu, și cu aprobarea Diviziei Transporturi a Comisiei Economice pentru Europa.

Managerul adjunct de proiect

Managerul adjunct de proiect este de asemenea ales dintre membrii statelor T.E.R., de către Comitetul de conducere.

Managerul adjunct de proiect este pus în funcție de statele participante pe baze similare ca și managerul de proiect.

Competența lui este de a-și asuma responsabilitățile managerului de proiect în absența acestuia.

Responsabilitățile sale specifice vor fi stabilite de agenția executivă și/sau de Comitetul de conducere împreună cu managerul de proiect.

Asistenți

În funcție de dificultățile de lucru întâlnite, Comitetul de conducere poate să selecteze asistent/asistenți calificat(i) pentru perioade limitate, care va(vor) ajuta managerul de proiect în domeniile tehnice, operationale și financiare în conducerea T.E.R.

Aceștia sunt selecționați de către Comitetul de conducere dintre candidații propuși de statele T.E.R. cu asistenta managerului de proiect. Ei sunt puși la dispoziție de către statele participante, în mod similar cu managerul de proiect sau managerul adjunct de proiect.

Alt personal

Dacă este necesar alt personal auxiliar suplimentar față de personalul existent prevăzut de țara gazdă, acesta va fi recrutat și remunerat de către proiect conform necesităților T.E.R. și aprobat de Comitetul de conducere.

BUGETUL

Proiectul TER va funcționa sub un buget în care principalele intrări vor fi contribuțiile cash în valute convertibile ale statelor membre. La acest buget pot contribui de asemenea: state nemembre și organisme și organizații internaționale și/sau organisme private.

Ambele organisme publice și private ale statelor membre, cum ar fi universitățile, birouri de proiectare, companii de construcții, organizații de transport și alte întreprinderi pot fi interesate în sponsorizarea proiectului TER.

Contribuțiile statelor membre în valute convertibile vor fi la același nivel. Aceste tipuri vor fi la un nivel egal al evaluării posibile.

Bugetul este planificat să acopere o perioadă de cinci ani.

Acest buget, incluzând contribuțiile țărilor în cauză, va fi utilizat sub controlul Comisiei Economice pentru Europa și avizate de managerul de proiect în conformitate cu programul de lucru și directivele Comitetului de conducere.

Principalele forme ale contribuțiilor în cauză ale statelor TER sunt: funcționarea Biroului central al proiectului, găzduirea reuniunilor, furnizarea experților naționali, pregătirea rapoartelor tehnice și a programelor de formare, și angajarea activităților specifice de coordonare și subcontracte ale procedurilor de implementare prin intermediul guvernelor.

15 martie 1995

Domnule,

În numele Comisiei Economice pentru Europa a Națiunilor Unite (C.E.E.), am onoarea să vă propun, pe baza consultărilor care au avut loc cu reprezentanții Guvernului dumneavoastră, următoarele aranjamente privind înființarea și funcționarea în Budapesta a unui Oficiu central și proiectului regional, cunoscut sub numele de Proiect privind Calea Ferată Trans-Europeana Nord-Sud (TER), executat de Comisia Economică pentru Europa a Națiunilor Unite cu un suport financiar din partea Programului Națiunilor Unite pentru Dezvoltare (P.N.U.D.).

Oficiul central al proiectului va îndeplini funcțiile prevăzute pentru acesta în Documentul proiectului, la care Guvernul Ungariei și alte guverne participante sunt semnatare. Acesta va fi condus de către managerul de proiect, care va asista de personalul care poate fi solicitat în conformitate cu necesitățile proiectului.

Pe lângă împărțirea bugetului Oficiului central al proiectului menționat în Documentul proiectului, Guvernul va prevedea un sediu corespunzător care să conțină toate serviciile de întreținere și facilități, personalul local și auxiliar și un autovehicul pentru persoane în scopuri oficiale, după cum se menționează în continuare.

Guvernul va mai prevedea următoarele facilități:

a) închirierea, care include toate costurile de întreținere și serviciile, pentru un sediu corespunzător de aproximativ 200 mp, format din 7-8 birouri mobile;

b) echipament tehnic de birou disponibil în Ungaria;

c) salarii, beneficii și ajutoare sociale pentru personalul local auxiliar, format dintr-un funcționar, interpret/translator, secretar și șofer, în total patru persoane;

d) alimentarea și întreținerea unui autovehicul pentru pasageri pus la dispoziția Oficiului central al proiectului în scopuri oficiale pe teritoriul țării, pe toată durata proiectului. Celelalte cheltuieli ale Oficiului central al proiectului, inclusiv echipamentul tehnic de birou, care nu este disponibil la Budapesta, vor fi acoperite din bugetul Oficiului central al proiectului, conform celorlalte prevederi ale acestei scrisori;

e) folosirea comunicațiilor (prin telefon și telex) se va face în aceleași condiții aplicate celei mai favorizate categorii de utilizatori străini care beneficiază de asemenea facilități în Budapesta;

f) facilități medicale și servicii pentru personalul internațional care face parte din Oficiul central al proiectului, aceleași cu cele care pot fi acordate agenților economici naționali civili; și

g) asistența în vederea obținerii unor locuințe corespunzătoare pentru personalul internațional care face parte din Oficiul central al proiectului, în aceleași condiții de închiriere ca cele acordate personalului diplomatic al misiunilor străine din Ungaria.

Toate plățile pentru marfuri și servicii în Ungaria, care se pot efectua conform proiectului, de către sau prin intermediul P.N.U.D., C.E.E. sau Oficiului central al proiectului, vor fi efectuate și în forinți. Națiunile Unite sau Oficiul central al proiectului pot înregistra și contabiliza astfel de tranzacții la cel mai bun curs de schimb legal. Acesta va include cheltuieli pentru:

a) echipamentul proiectului disponibil în Ungaria;

b) călătoria efectuată de către transportatorii maghiari;

c) acea parte din cheltuieli pentru experți și consultanți platibilă în forinți, așa cum s-a negociat de către Agenția de execuție și managerul de proiect;

d) raportarea altor cheltuieli diverse care au survenit în Ungaria; și

e) cheltuieli pentru comunicații.

Convenția din 13 februarie 1946 privind privilegiile și imunitățile Națiunilor Unite, la care Guvernul Ungariei este parte, ca și Acordul din 28 aprilie 1967 dintre Guvernul Ungariei și Fondul Special al Națiunilor Unite se vor aplica în mod corespunzător în ceea ce privește Oficiul central al proiectului, premise care, oriunde va fi situat, vor fi considerate ca premise ale Națiunilor Unite. Coordonatorul de proiect și personalul Națiunilor Unite al oficiului vor fi considerate ca persoane oficiale ale Națiunilor Unite, așa cum au fost definiți în convenție.

Se înțelege ca secțiunea 18 d), e), f) și g) a convenției nu se va aplica cetățenilor maghiari recrutați de către Națiunile Unite pe teritoriul țării pentru Oficiul central al proiectului.

În conformitate cu cele stabilite prin Acordul cu Fondul Special din data de 28 aprilie 1967:

a) orice consultanți angajați de către Națiunile Unite sau orice organizație sau guvern carora le este permisă participarea în cadrul proiectului vor fi asimilați statutului de persoane oficiale ale Națiunilor Unite și Guvernul le va acorda acestora aceleași privilegii și imunități ca cele acordate persoanelor oficiale ale Națiunilor Unite;

b) personalului auxiliar care este format din functionari guvernamentali si care este asigurat de catre Guvern pentru proiect i se va acorda imunitate in fata legii, pentru cele spuse sau scrise si pentru toate actiunile sale realizate in activitatea oficiala desfasurata in cadrul proiectului. El va avea un statut special care il va determina sa se supuna in timpul activitatii sale controlului si disciplinei coordonatorului de proiect, care ii va cere sa indeplineasca corespunzator prevederile art. 1 din Regulamentul privind personalul Natiunilor Unite, pe care Natiunile Unite, dupa consultarile avute cu Guvernul, le vor comunica acestuia cu acele modificari pe care acestea (nu) le pot considera necesare pentru a reflecta statutul sau.

Reprezentantii guvernelor participante la intalnirile convenite sub auspiciile proiectului se vor bucura, pe perioada exercitarii functiilor lor si in timpul calatoriei din si spre Ungaria, de privilegiile si imunitatile prevazute in Conventia privind privilegiile si imunitatile Natiunilor Unite.

Voi aprecia ca importanta semnarea de catre dumneavoastra a acestui acord cu aranjamentele de mai sus, ca si faptul de a-mi remite o copie a acestei scrisori.

Vă rog să acceptați, Domnule, asigurările înaltei mele considerații,

Yves Berthelot,
secretar executiv,
Comisia Economica pentru Europa
a Organizație Natiunilor Unite

Acceptat pentru Guvern,

Dr. Karoly Lotz
Ministrul transporturilor,
telecomunicatiilor
și administrării apelor
Ungaria

Domnului Karoly Lotz
Ministrul transporturilor, telecomunicatiilor
și administrării apelor
Dob u. 75-81
1077 Budapesta
Ungaria

Stimate Domnule Ambasador,

Am plăcerea să vă informez că la recenta sesiune a Comitetului de conducere al Căii Ferate Trans-Europene (TER), a fost un suport unanim pentru Dl/Dna..... a guvernului dumneavoastră de a fi nominalizat ca asistent/manager adjunct/manager de proiect al TER din la

În concordanță cu Acordul privind fondul de cooperare și creditare, managerul de proiect este selectat dintr-unul din statele TER de către Comitetul de conducere. El va lucra pentru o perioadă de doi ani cu posibilitatea Comitetului de conducere de a aproba prelungirea pentru încă doi ani cu acordul guvernului său.

Condițiile privind îndatoririle Dlui/Dnei, care vor fi incluse într-un acord special de serviciu semnat de Dl/Dna..... și Organizația Națiunilor Unite, sunt reproduse mai jos pentru a fi considerate și aprobate de autoritățile competente din țara dumneavoastră.

Responsabilitățile managerului adjunct, asistentului(ilor) și a celui alt personal față de managerul de proiect

Managerul adjunct și asistentul(ii) sunt responsabili pentru sprijinirea managerului de proiect în ceea ce privește aspectele tehnice, operaționale și financiare ale conducerii TER.

Comitetul de conducere poate, considerând de asemenea propunerile managerului de proiect, să stabilească responsabilități concrete ale managerului adjunct de proiect și asistentului înaintea alegerilor.

Responsabilitățile fiecăruia pot fi clarificate între agenția executivă și managerul de proiect.

Mandatul său trebuie să fie în legătură cu mandatul managerului de proiect.

Dl/Dna va fi însărcinată cu sarcini.

Responsabilitățile managerului de proiect

În concordanță cu Anexa nr. V a Acordului privind fondul de cooperare și creditare Calea ferată Trans-Europeană (TER), managerul de proiect, sub conducerea Comitetului de conducere și coordonarea Comisiei Economice pentru Europa, este responsabil pentru:

- (1) activitatea de director al Biroului central al proiectului;
- (2) întocmirea proiectului programelor de lucru pentru a fi aprobate în Comitetul de conducere și administrarea lor astfel cum au fost aprobate;
- (3) activitatea ca secretar al Comitetului de conducere și al coordonatorilor naționali ai T.E.R.;
- (4) consilierea președintelui Comitetului de conducere și al coordonatorilor naționali T.E.R. în domeniile care reclama decizii;
- (5) întocmirea și distribuirea informațiilor către țările membre în domeniile care reclama decizii;
- (6) menținerea legăturii continue cu coordonatorii naționali T.E.R. în toate domeniile referitoare la implementarea activităților T.E.R.;
- (7) întocmirea raportului managerului de proiect privind activitățile generale ale Biroului central al proiectului și dezvoltările din cadrul T.E.R. pe durata dintre ședințele Comitetului de conducere și ale coordonatorilor naționali ai T.E.R.;

(8) organizarea si intocmirea documentatiei tehnice si administrative pentru toate intrunirile T.E.R.;

(9) completarea tuturor formalitatilor de contract cu expertii care asigura servicii de consultanta in cadrul diferitelor activitati si cu guvernele T.E.R. care aduc contributii in natura la T.E.R.;

(10) indeplinirea activitatilor administrative si financiare din competenta Biroului central al proiectului;

(11) executia bugetara conform cu hotararile Comitetului de conducere si cu prevederile regulilor si reglementarilor financiare ale O.N.U.;

(12) recrutarea consultantilor dupa necesitati, sub indrumarea Comitetului de conducere, pentru a da asistenta la executarea activitatilor specifice, in concordanta cu programele de lucru;

(13) indeplinirea altor sarcini trasate de Comitetul de conducere;

Managerul de proiect raportează direct sau prin reprezentantul său Directorului Diviziei Transporturi a Comisiei Economice pentru Europa;

Ca șef al Biroului central al proiectului în Budapesta, Ungaria, managerul de proiect supervizează atât personalul internațional cât și personalul local furnizat de Guvernul Ungariei;

Managerul de proiect trebuie să locuiască în Budapesta, Ungaria, și orice călătorie pe timpul acestei șederi este angajată după consultarea cu, și cu aprobarea Diviziei Transporturi a Comisiei Economice pentru Europa.

Pe baza condițiilor de mai sus, Organizația Națiunilor Unite va oferi Dlui/Dnei..... un contract de la până la ca asistent/manager adjunct/manager de proiect.

Cerințele speciale adiționale sunt indicate mai jos:

1. Guvernul va fi responsabil pentru plata salariului și a celorlalte drepturi salariale și facilități, cum ar fi:
 - a. Plata directă către el/ea a indemnizațiilor și alocațiilor corespunzătoare postului cu care este asimilat;
 - b. Plata tuturor costurilor aferente privind personalul și locuința corespunzătoare postului;
 - c. Plata costurilor de călătorie aferente la și de la post pentru el/ea și însoțitorii săi corespunzătoare postului și separate față de Comisia Economică pentru Europa;
2. Guvernul va fi responsabil pentru asigurarea medicală și de accident pentru Dl/Dna acoperind perioada acestui contract cu Comisia Economică pentru Europa peste ceea ce este prevăzut în paragraful 4 c);
3. Organizația Națiunilor Unite va oferi Dlui/Dnei :
 - a. Un document atestând statutul său ca expert al Organizației Națiunilor Unite în misiune și ca UNECE-TER asistent/manager adjunct/manager de proiect;
 - b. Diurna pe durata călătoriilor sale oficiale la și de la post;
 - c. Organizația Națiunilor Unite, în caz de deces, daune sau îmbolnăvire cauzate de executarea serviciului în numele Organizației Națiunilor Unite pe perioada aflată sub condițiile acestui contract, moștenitorul sau însoțitorul său va primi o compensație echivalentă cu compensația care se plătește conform anexei D a Regulamentului personalului Organizației Națiunilor Unite care ocupă funcții similare.

Aș aprecia dacă ați transmite condițiile din această scrisoare autorităților competente din

Dacă aceste condiții sunt acceptate, vă rog să-mi returnați această scrisoare contrasemnată la timp.

Rămân, stimate domnule ambasador,
Al dumneavoastră sincer,

Secretar Executiv
Comisia Economică pentru Europa

Sunt de acord cu condițiile acestei scrisori.

Nume și funcție: _____ Data: _____

(Ambasador

Misiunea Permanentă a)



UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

The Executive Secretary

Under-Secretary-General

Ref: ECE/TRAN/215/2005/L



30 November 2005

Dear Mr. Ambassador,

I should like to refer to the Trans-European Railway (TER) Project and to the TER Cooperation Trust Fund Agreement, which has been signed by sixteen Governments, including your Government.

I should like to inform you that, based on general interest among the participating Governments to continue the further development of the TER Project under the TER Cooperation Agreement, the TER Steering Committee, at its twenty-first session held on 14-16 November 2005 in Prague, approved the extension of the Agreement for the period 2006-2010 and requested the UNECE as the Executing Agency of the Project to communicate this approval to its member Governments. A copy of the endorsed up-dated Attachment to the Agreement is enclosed.

Therefore, if no objection is received from your Government by 31 December this year, I will understand that you agree that the Project period be extended until 31 December 2010.

I would appreciate it if this communication could be transmitted to the appropriate authorities in your country.

Convinced that the participating Governments will benefit from continued cooperation in the framework of the TER Project, I remain, dear Mr. Ambassador,

Yours sincerely,

Paolo Garonna
Officer-in-Charge

His Excellency
Mr. Doru Romulus COSTEA
Ambassador
Permanent Representative of Romania
to the United Nations Office at Geneva
Chemin de la Perrière 6
CH-1223 Cologny

Enclosure

Copy: Mr. Virgil Daschievici, TER National Coordinator, Bucharest, Romania

**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**



**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE**

**TER Trust Fund Agreement
For the period
2006-2010**

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
TRANS-EUROPEAN RAILWAY (TER)
COOPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Agreement between the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), on the one hand, and the TER participating Governments on the other, which hereby agree as follows:

ARTICLE I

Scope of the Agreement

The United Nations Economic Commission for Europe and the TER Governments hereinafter referred to as the "participating Governments", have agreed to cooperate in the implementation of a project entitled Trans-European Railway (TER), hereinafter referred to as "the project", a description of which is summarized in the attachment. The United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments have further agreed that the United Nations Economic Commission for Europe is to be the Executing Agency for the said project.

ARTICLE II

The participating Governments will contribute funds to meet the costs of the project, as described below.

ARTICLE III

The Executing Agency shall be responsible under the terms of this Agreement and on the basis of the TER Steering Committee's decisions relating to the work programme and budget for the management of the funds contributed by the participating Governments to meet the costs of the project.

The Executive Secretary of the will further more discharge such secretariat functions as are assigned to him under this Agreement and as may be determined by the parties.

ARTICLE IV

1. Every participating Government shall, in the manner referred to in paragraph 2 below, place at the disposal of the United Nations the sum of \$ 10,000 per annum, supplemented as the case may be by additional contributions from any other source and the United Nations Economic Commission for Europe shall use such funds to meet the costs of the project as shown in the attachment.
2. Every participating Government shall deposit the aforesaid funds, in convertible currencies of unrestricted use, to an account designated by at the Swiss Bank Corporation, Case postale 2770, CH 1211 Genève 2, not later than January of each year.
3. The United Nations Economic Commission for Europe shall establish a trust fund under the Financial Regulations and Rules of the United Nations for the receipt and administration of the aforesaid funds.
4. The trust and the activities financed therefrom shall be administered by the United Nations Economic Commission for Europe in accordance with the applicable United Nations regulations, rules and directives. Accordingly, personnel shall be engaged and administered; equipment, supplies and services purchased; and contracts entered into in accordance with the provisions of such regulations, rules and directives.
4. All financial accounts and statements shall be expressed in United States dollars.

ARTICLE V

1. The trust fund shall be charged with expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe in the performance of project activities under this Agreement.
2. The trust fund will also be charged with thirteen (13) percent of all expenditures from the trust fund, which percentage shall be a charge for programme support services provided by the United Nations Economic Commission for Europe in the implementation of the project financed under the trust fund.
3. The trust fund will also be charged with an amount equivalent to one (1) percent of the remuneration or net salary of persons engaged by the executing agency, and whose engagement is financed by the trust fund, to provide a reserve for coverage of any claim for service-incurred death, injury or illness, under the applicable United Nations regulations

and rules or contracts, which reserve cannot be refunded to the participating Governments.

ARTICLE VI

1. The United Nations Economic Commission for Europe, shall commence and continue to conduct operations under this Agreement on the receipt of contributions.
2. The United Nations Economic Commission for Europe will not make any commitments above the amounts specified for expenditure in the project.
3. If unforeseen expenditures arise, or if the amount of the annual contribution determined in Article IV paragraph 1 above, prove to be insufficient to meet the costs of the project, the United Nations Economic Commission for Europe will submit a supplementary budget to the participating Governments showing the further financing that will be necessary. If no such further is available, the assistance provided to the project under this Agreement may be reduced or, if necessary, terminated by the United Nations Economic Commission for Europe. In no event will the United Nations Economic Commission for Europe assume any liability in excess of the funds provided in the trust funds.

ARTICLE VII.

Ownership of equipment, supplies and other property financed from this trust fund shall vest in the United Nations. On the termination or expiration of this Agreement, The matter of ownership shall be a subject for consultations between the participating Governments and the executing agency.

ARTICLE VIII

Evaluation of the project activities financed from this trust fund, shall be undertaken jointly by the United Nations Economic Commission for Europe and the participating Governments periodically as appropriate.

ARTICLE IX.

This trust fund shall be subject exclusively to the internal and external auditing procedures laid down in the Financial Regulations, Rules and directives of the United Nations.

ARTICLE X

The United Nations Economic Commission for Europe shall provide the participating Governments with the following statements and reports prepared in accordance with the United Nations accounting and reporting procedure:

- (a) An annual financial statement showing income, expenditures, assets and liabilities as of 31 December each year with respect to the funds provided by the donor Government;
- (b) A final report and financial statement within six months after the date of expiration or termination of this Agreement.

ARTICLE XI

The United Nations Economic Commission for Europe shall in consultations with the TER Steering committee notify the participating Governments when, in its opinion, the purposes for which the trust and fund was established have been realized. The date of such notification shall be deemed to be the date of expiration of this Agreement, subject to the continuance in force of article XIV for the purposes there stated.

ARTICLE XII

Any member State of the United Nations Economic Commission for Europe as well as States having consultative status with the Commission and regional economic integration organizations constituted by sovereign States members of the United Nations Economic Commission for Europe which have competence in matters covered by the present agreement which desire(s) to participate in the project and consequently in this Agreement, shall so notify the Executive Secretary of the United Nations Economic Commission for Europe. The latter shall transmit a copy of this notification to the participating Governments.

If no objection received by the Executive Secretary within ninety days of his communication to the parties thereto concerning the intended participation, the State,

or the organization concerned will become a Contracting Party to the Agreement, subject to execution of its obligations, inter alia, under article I. The Executive Secretary will inform the Parties accordingly.

ARTICLE XIII.

This Agreement may be terminated by either the United Nations Economic Commission for Europe or the participating Governments on 30 days' written notice to the other party, subject to the continuance in force of article XI. for the purposes there stated.

ARTICLE XIV.

On termination or expiration of this Agreement under article XI. Or XII., the funds will continue to be held by the United Nations Economic Commission for Europe until all expenditures incurred by the United Nations Economic Commission for Europe have been satisfied from such funds. Thereafter, any surplus remaining in the trust fund shall be disposed of as indicated by the participating Governments.

ARTICLE XV.

This Agreement shall be open for signature by all TER states. It shall enter into force upon signature by the United Nations Economic Commission for Europe and by the following TER participating Governments: Hungary, Romania and Turkey.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement in the English language in two copies at Geneva.

For the Government of Hungary

Date: 17.12.1992

For the Economic Commission for Europe

Date: 17.12.1992

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement in the English language in two copies at Geneva.

For the Government of Romania

Date: 17.12.1992

For the Economic Commission for Europe

Date: 17.12.1992

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed the present Agreement in the English language in two copies at Geneva.

For the Government of Turkey

Date: 17.12.1992

For the Economic Commission for Europe

Date: 17.12.1992

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

**Annexes to the Trust Fund Agreement
for the cycle
2006-2010**

**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**



**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE**

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)

**CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT
Implementing arrangements attached to the Agreement**

Attachment

Part 1

PROGRAMME OF WORK FOR 2006-2010

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER) CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Attachment

Part 1

Programme of Work For 2006-2010

In accordance with the recommendations of the Ad Hoc Working Group of Experts on future TER activities (15-17 July 1996, Budapest), as well as the relevant sessions of the TER Steering Committees that followed thereafter, and in compliance with the objectives of the TER Co-operation Trust Fund Agreement, the Programme of Work for 2006-2010 has been agreed upon. It provides the necessary framework for developing concrete activities by the PCO and the member countries in order to achieve a step forward in the general development of the TER organisation under the following topics:

1. Follow up of the TER Master Plan and the implementation of its conclusions and recommendations to the view of its updating by 2008.
 - Monitoring concerted actions of TER member countries and their immediate neighbours involved in the implementation of the TER Master Plan;
 - Follow up the conclusions and recommendations of the TER Master Plan;
 - Complete updating by 2008 of the investment strategy that was elaborated under the present TER Master Plan;
2. Development and modernisation of the rail and combined transport infrastructure:
 - Updating of the TER Network;
 - Implementation of studies on TER line sections;
 - Optimisation of TER co-operative activities;
 - Evaluation of bottlenecks and measures for their elimination;
 - Organisation of seminars and training courses;
 - Co-operation of PCO and the member countries with other international fora for implementing infrastructure and financial planning in railway and combined transport;
 - Development of relations between PCO and the member countries with private companies for obtaining financial inputs to the Trust Fund;
 - Assistance of PCO towards participation at various conferences, seminars, etc. organised by governmental or non-governmental institutions
3. Development and utilisation of the TER database:
 - Monitoring the implementation of TER Standards and the up-dating of existing infrastructure of the TER Network to the level determined in the AGC and AGTC;

- Publish periodical Status Report on the conformity to the TER Network with the TER Standards and to those of the AGC and AGTC;
- Implementation of studies or participation of PCO in research schemes in carrying out studies on the TER lines by using the data collected and in co-operation with the member countries;
- Continuing of maintenance, processing and updating of TER database;
- Co-operation of PCO with other international institutions in charge with data collection.

4. Improving railway operation, organisation and management:

- Stimulation of new studies for improving services along selected corridors: analysis, conclusions and proposals;
- Assessment of the restructuring measures taken by the railway companies;
- Assessment of the implementation of "TER technical standards and operational parameters", of the AGC and AGTC standards;
- Promotion of studies for developing combined transport in the member countries and establishment of relations with combined transport operators;
- Organisation of action in line with market-oriented management, of the railway companies;
- Assessment of the measures for the implementation of new services (Freight Freeways), joint ventures or/and international groupings;
- Assessment of the measures adopted by the TER countries in line with environmental friendly transportation;
- Assessment of the measures adopted by the TER countries in line for assuring access right to the national transport infrastructure.

5. Supporting harmonisation of railway technique and technology, sharing of best practices and transferring of know-how among TER member countries:

- Organisation of workshops, seminars for the transfer of know-how and new technologies;
- Co-operation with other institutions for the modernisation of track maintenance, signalling and telecommunications, use of information technology, etc.

6. Development of Euro-Asian Transport Links

- Support in the development of the railway and combined transport Euro-Asian Links
- Contribution to the integration of efforts of the Central Asian and Caucasus countries with that of the other TER member countries in the field of rail and combined transport;
- Assistance of concerted actions and initiatives of Central Asian and Caucasus countries for the modernization of their rail and combined transport systems on the basis of the TER Project experiences.

**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT**

Attachment

	OBJECTIVE	ACTIVITY		OUTPUT
1.	Follow-up of the TER Master Plan	1.1. Implementation of conclusions and recommendations of the TER Master Plan	1.1.1.	Monitoring actions of TER member countries and their immediate neighbours involved in the implementation of TER Master Plan.
			1.1.2.	Follow-up of the conclusions and recommendations of TER Master Plan including shape of backbone network in 2010, 2015, 2020.
			1.1.3.	Complete update by 2008 of the investment strategy that was elaborated under the TER Master Plan
2.	Development of the TER network (rail and combined transport)	2.1. Permanent updating of the Trust Fund Agreement	2.1.1.	Updated Trust Fund Agreement with Attachment and Annexes
		2.2. Optimization of co-operative activities inside TER and of the co-operation with EU and other relevant bodies	2.2.1.	Improvement of the system for co-ordination of TER activities inside TER and outside this organisation particularly in fields of interest to the member countries.
		2.3. Harmonization of railway policy of the member countries with the Directives of EU	2.3.1.	Assessment of present situation and proposals of measures required for further on harmonization of rail transport legislation in accordance with EU policy.

		2.4.	Review of the TER Network	2.4.1.	- TER Network updated on the basis of TER Master Plan, new developments or new countries joining TER. - Inventory of Governments' plans and programmes as well as feasibility or preinvestment studies aimed at the upgrading of the TER lines or new TER links. - Promotion of studies for the development of transport on new railway links or lines in the TER region. - Promotion of studies on the possible rehabilitation of the existing lines in the region including lines with European gauge through Ukraine. - Traffic forecast on the TER lines. - Reports on developments on TER Network.
	2.5.	2.5.	Implementation of projects identified within TER Master Plan	2.5.1.	Periodical assessment of the stage of implementation of projects recommended by TER Master Plan study.
	2.6.	2.6.	TER bottlenecks including border crossing facilitation	2.6.1	Evaluation and exchange of views regarding the pre-feasibility studies on bottlenecks elaborated based on commonly accepted criteria as well as progress achieved in border facilitation.
				2.6.2.	Improvement and elimination of bottlenecks through appropriate joint action and assessment of national implementation of international relevant legal instruments and development of the co-operation with relevant European bodies.

		2.6.3.	Organisation of training courses with experts from the MOT, Railway, Ministry of Finance – Customs Division and Ministry of Interior Border Police for exchange of experience in facilitation of border control procedures in line with the international regulations
	2.7.	2.7.1.	Assessment of progress made in developing intermodal transport, construction of freight villages platforms, terminals for combined transport etc.
		2.7.2.	Assistance in the adoption of adequate legislation for promoting intermodal transport and development of Freight Village projects.
	2.8.	2.8.1.	Report of the PCO after attending appropriate international meetings.
		2.8.2.	Executing Agency will prepare information on contacts with non-member countries in order to increase TER membership or with other international organisations for promoting closer co-operation to the interest of TER countries.
	2.9.	2.9.1.	Organisation of meetings of Railway Managers and Seminars, Workshops etc.; assistance for the participation of TER countries at various conferences; organisation of training courses on relevant issues of interest to EU and non EU member states of TER.

3.	Development and utilization of the railway databank.	3.1.	Improvement of the system for common utilization of the databank.	3.1.1.	Updating the data collected and usage of existing data by the member countries inputting into the databank.
		3.2.	Maintenance, processing and updating of TER data.	3.2.1.	Utilization of the Geographic Information System (GIS) in TER PCO reports including via services provided by specialised consultants. The maps and processed updated data received from the countries will be provided by the TER PCO to each member country for its respective network and territory. TER PCO will improve the system of providing maps to the member countries with aggregate maps and processed data for the entire network, under specific conditions to be decided by the TER National Co-ordinators on relevant suggestions of the TER Database Experts Group which will be revitalised.
				3.2.2.	Availability of processed data according to the requirements of member countries
		3.3.	Co-operation of PCO with other bodies in charge with data collection	3.3.1.	Development of co-operation of PCO with other international institutions in charge with data collection.

4. Improving railway economic and financial situation and management matters.	4.1.	Assessment of needs for improving services along selected corridors according to European standards.	4.1.1.	Studies for the development of traffic on selected corridors and links.
			4.1.2.	Assessment of the necessary economic and legal conditions for the implementation of new railway services (freeways, joint ventures, etc) or harmonization of national policy in line with EU legislation or international agreements.
	4.2.	Assessment of technical basis along TER lines.	4.2.1.	Report on required modernization of technical basis of TER lines (stations, tracks, etc.).
			4.2.2.	Organisation of meetings for exchange of information on the experience of other European countries.
	4.3.	Economic and financial railway operation and management in line with European standards.	4.3.1.	Assessment report on measures adopted by the Railway Administrations in line with the EU Directives of harmonization of legislation with EU railway policy.
	4.4.	Operating M.I.S. (Management Information System) and improving Transport infrastructure planning	4.4.1.	Evaluations report on the present situation on operating M.I.S. in the TER countries for follow-up action.
	4.5.	Combined Transport	4.5.1.	Identification of all kind of obstacles to the development of International Combined Transport and assessment of proposal for their removal in accordance with EU regulations.
				Progress report on the implementation of

	4.6.	Restructuring of Railways according to the new European standards	4.6.1.	Restructuring of Railways in the TER Countries.
	4.7.	Management and financing infrastructure projects	4.7.1.	Exchange of experience and transfer of know-how in management of railway projects with external consultants' support.
	4.8.	Improvement of business plan	4.8.1.	Assessment of preparation of business plan in the railway administration of member countries.
5.	5.1.	Rolling Stock	5.1.1.	Organization of meetings, workshops and visits of relevant industries and manufacturers of railway equipment for transfer of know-how and documentation.
			5.1.2.	Evaluation and exchange of views regarding new developments in the field of manufacturing, purchasing and maintenance of rolling stock.
			5.2.1.	Assessment report on manufacturing new technologies in the TER Countries; preparation of proposals for the transfer of know-how from various non-member countries to TER countries.
			5.2.2.	Organization of Round Tables on Track Maintenance and Civil Engineering.
			5.3.1.	Proposals for supporting implementation of projects in these fields with external expertise including promotion of ETCS projects.
	5.2.	Railway technology		
	5.3.	Electrification, signaling, telecommunication, use of information technology		

	5.4.	Exchange of information for enabling new services	5.4.1.	Identification of administrative or technical obstacles for the implementation of new rail services.
	5.5.	Exchanging of information of Productivity in Rail Transport	5.5.1.	Exchange of information on the Productivity in Rail transport in the TER Countries.
	5.6.	Environmental aspects related to rail transport.	5.6.1.	Report on measures adopted in the TER countries reflecting the progress in achieving the environmental friendliness of rail transport.
	5.7.	Railway security and safety rules	5.7.1.	Transfer of know-how and information on this issue and experience in implementing measures in line with this objective developed in other European countries.
	5.8.	Implementation of interoperability concept in accordance with EU policy	5.8.1.	Exchange of information on the implementation of interoperability task in the countries in accordance with EU latest directives and regulations.
6.	6.1.	Support in the development of railway and combined transport Euro-Asian links	6.1.1.	Contribution to the integration of efforts of the Central Asian and Caucasus countries with that of the other TER member countries in the field of railway and combined transport.
			6.1.2.	Assistance of concerted actions and initiative of Central Asian and Caucasus countries for the modernisation of their rail and combined transport systems on the basis of TER Project experiences.

**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**



**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE**

**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT**

Attachment

Part 2

BUDGET FOR THE PERIOD 2006-2010

Trans European Railway (TER)
Co-operation Trust Fund Agreement
Attachment

Part 2

Trans-European Railway Project Budget for the period 2006-2010
According to the membership at 31 December 2005

Cod	Component	2006-2010	2006	2007	2008	2009	2010
10	<i>Project Personnel</i>						
	11,00 International Experts						
	11,01 Consultants	25,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00
	11,04 Sub-Total	25,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00
	13,00 Administrative Supports Personnel	3,425.00	685.00	685.00	685.00	685.00	685.00
	15,00 Official Travel	110,000.00	22,000.00	22,000.00	22,000.00	22,000.00	22,000.00
	16,00 Mission Costs	50,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00	10,000.00
	19,00 Component Total	163,425.00	32,685.00	32,685.00	32,685.00	32,685.00	32,685.00

20	<i>Subcontract</i>						
	21,00 Subcontract	25,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00
	29,00 Component Total	25,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00	5,000.00

30	<i>Training</i>						
	32,00 Group Training	275,000.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00
	39,00 Component Total	275,00.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00	55,000.00

40	<i>Equipment</i>						
	41,00 Expendable Equipment	10,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00	2,000.00
	42,00 Non-Expendable Equipment	14,075.00	2,815.00	2,815.00	2,815.00	2,815.00	2,815.00
	49,00 Component Total	24,075.00	4,815.00	4,815.00	4,815.00	4,815.00	4,815.00

50	51,00 Operation and maintenance of Equipment	15,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
	52,00 Reporting Costs	15,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00	3,000.00
	53,00 Sundry	82,500.00	16,500.00	16,500.00	16,500.00	16,500.00	16,500.00
	59,00 Component Total	112,500.00	22,500.00	22,500.00	22,500.00	22,500.00	22,500.00

99	Project Total	625,000.00	125,000.00	125,000.00	125,000.00	125,000.00	125,000.00
----	----------------------	------------	------------	------------	------------	------------	------------

A) Total Contribution and income 800,000.00

B) Total planned expenditure

(A) divided by ratio 1,28 625,000.00

C) Estimated 13% of Programme

Support of (B) 81,250.00

D) Estimated 15% operating reserve

Of (B) 93,750.00

E) Grand Total Expenditure 800,000.00

See in connection with Attachment Part 2, also Attachment, Part3, Annex VI – Budget

Trans European Railway (TER)
Co-operation Trust Fund Agreement
Attachment

Part 2

* To be revised according to the number of countries to participate in the TER

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Attachment

Part 3

FRAMEWORK WITH ANNEXES
FOR 2006-2010 (Inclusive)

**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT**

Attachment

Part 3

TRANS-EUROPEAN RAILWAY (TER) CO-OPERATION AGREEMENT
FRAMEWORK FOR 2006-2010

The Governments of Austria, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Georgia, Greece, Hungary, Italy, Lithuania, Poland, Romania, Russian Federation, Slovakia, Slovenia and Turkey,

Having regard to the Trans-European Railway (TER) Project Document,

Bearing in mind existing bilateral and multilateral agreements in the fields of rail and combined transport, particularly the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) and the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) elaborated within the framework of the United Nations Economic Commission for Europe, as well as the EU policy developed in the railway transport particularly with regard to the member countries of EU or joining soon the EU and the need for implementing this policy,

Desirous to facilitate and develop international rail and combined transport among and through their countries as well as between them and other European countries,

Wishing to improve the quality and efficiency of transport operations,

Aware of the intra European orientation of transport demand which is likely to be derived from the profound changes which have occurred in Central and Eastern European countries,

Agree to co-operate in the endeavour to implement, within the framework of the AGC and AGTC Agreement as well as other European documents, of the Trans European Railway (TER) Project, according to the following provisions.

I. THE "TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)" PROJECT

The TER Project consists of a series of objectives and actions to achieve them, which are established with the aim of improving the quality and efficiency of international rail and combined transport, passenger and freight, on the main international lines of the following countries: Austria, Bosnia and Herzegovina, Bulgaria, Croatia, Czech Republic, Georgia, Greece, Hungary, Italy, Lithuania, Poland, Romania, Russian Federation, Slovakia, Slovenia and Turkey.

While these lines are not the whole railway network of the above countries, but a small number of them, they constitute nevertheless a continuous railway network, designated hereafter as the TER Network.

The TER Network includes, not only the north-south corridor, but also west – east lines which have been added to take into account new developments and integration processes in the region.

The TER Project relates to the TER network only. It considers also the related combined transport installations and equipment in the above countries.

II. OBJECTIVES

The general objective of the TER Project is to assist the member countries in developing a coherent efficient rail and combined transport system among Central and Eastern European countries and between those countries and other European countries, in implementing the EU policy in this field in the new EU member states or in accession, in providing an adequate framework for implementing the results of the TER Master Plan and promoting new links for a more efficient and financial competitive mode of transport the by co-ordinated efforts of all countries situated in this region.

By providing efficient competitive services, the TER system must become attractive to customers, both passenger and freight, and be able to absorb an important part of the international transport market within, from and to Central and Eastern Europe, thus alleviating congestion and reducing environmental and safety problems on major international roads of those countries.

More specific objectives are:

A. Infrastructure development

With the exception of some short sections, the physical plan of the TER Network is already in place. However, the infrastructure standards are far below those indicated in the AGC and AGTC Agreements.

The objectives in this field are therefore, firstly the implementation of the TER standards (medium term) and the upgrading of the existing infrastructure to the level determined in the AGC and AGTC Agreements as the final target. As regards related combined transport installations, the objective is to upgrade what exists, to develop new ones and to provide all of them with appropriate equipment.

Implementation of investment projects identified as a result of the TER Master Plan is one of the priority objectives. Follow-up of this activity should enable TER countries to modernise to higher standards the railway infrastructure.

B. Modernization of transport equipment

Transport equipment (rolling stock, motive power, signalling and telecommunications equipment, etc.) is in many cases not apt for today's performances. The objective is therefore to progressively replace it by new equipment according to a necessary harmonization – at least at the level of compatibility – of the equipment

adopted by the different countries. Transfer of know-how and technical documentation via seminars or workshops for providing new solutions (Joint Ventures, Leasing, etc.) should be also considered.

C. Adaptation of organization to market oriented management

Railways no longer have the dominant position they had in the past. In market economies, road transport has succeeded in providing better door-to-door services and just-in-time deliveries, required by customers today, and its share of the transport market has become much more important than the one of rail transport. In Central and Eastern European countries, as a consequence of a fundamentally different approach, railways were able to keep for decades the strongest position with regard to other modes. However, recent developments in those countries and the adoption of market principles in economies will lead to a strong and fast development of road transport. Already, as a consequence of both this development and the recession, which has followed the initiation of a transition period, rail traffic has sharply decreased. If this situation goes on, governments might soon face very serious problems.

The final objective is therefore to assist the railway companies in implementing a modern, efficient market-oriented organization and management, which would ensure a smooth transition to a new equilibrium of modes in the transport sector in Central and Eastern European countries. In particular, increased attention should be paid to international combined transport. Advantages of road in terminal transport should be combined with the environmental and safety advantages of rail on main transport in order to provide efficient international combined transport services. The rail part of the service still has to be efficient and of the appropriate quality. Border crossing procedures will have to be simplified according to new European or international standards. Railway companies will have to continue to improve commercial orientation. In order to achieve this objective, management will have to be trained accordingly. The implementation of the EU Directives should also be considered as a major task.

III. PRIORITY ACTIONS

1. Starting from the actual state of the TER Network, elaboration of short-term measures
 - To implement projects identified in the TER Master Plan,
 - To identify new links or railway axes to be upgraded, as well as the main infrastructure bottlenecks to be removed and urgent needs for equipment and rolling stock to be met,
 - To determine organizational measures to be taken particularly for facilitation of border crossings, development of combined transport and freight village projects and improvement of commercial services in general.
2. Consideration of existing pre-feasibility studies, proposing elaboration of new ones including traffic forecast and cost/benefit analyses.

3. Assessment of the new investments required or their financing, proposing their priorities.
4. Implementation of projects identified as a result of TER Master Plan.

IV. REGULAR ACTIVITIES

1. Infrastructure development

- Establishment and upgrading of the TER Network, including west – east connections, taking also into consideration in this Agreement defined TER Standards and other developments related there, too agreed on European scale.
- Elimination of major bottlenecks and missing links as well as the related infrastructural works to be undertaken, including at border points identified as a result of the elaboration of TER Master Plan. Establishment of priorities.
- Elaboration of new pre-feasibility and feasibility studies.
- Schedule for planning, design and construction of railway works.
- Financing of railway projects.

2. Development of combined transport

- Collection of data on traffic flows, all modes. Identification of major international road transport flows through, from and to the TER Network.
- Studies on the establishment of alternative combined transport solutions on, from and to the TER Network.
- Identification of obstacles to the development of international combined transport, including deficiencies in transfer terminals, special wagons, containers and swap bodies, etc.
- Proposals for eliminating those obstacles.
- Identification of possible measures to be taken by the TER member countries in order to approach the steps taken in the EU in the field of railway freight transportation.
- Prioritization of proposals on a cost/benefit analysis basis.
- Financing.
- Consideration of possibilities for development of combined transport of dangerous goods.

3. Training

Seminars and workshops on marketing oriented management and other commercial issues, use of computers in railways, CAD systems, transfer of know-how and documentation on new technologies or equipment available.

4. Improvement of railways efficiency and interoperability

- Identification of major obstacles (other than infrastructural) to rail transport efficiency, including obsolescence or incompatibility of rolling stock, motive power and signalling and telecommunications equipment, delays in border crossings, inadequacy of international regulations, etc. at the TER countries.
- Proposals for the elimination of those obstacles.
- Prioritization on a cost/benefit analysis basis.
- Financing.

5. Development of a multimodal data bank

- Data on traffic flows and forecasts (intermodal approach)
- Technical and operational parameters, rolling stock, etc.
- Data on border stations.
- Data on train-ferry connections.

V. TER BUDGET

To cover expenditures required for the execution of the activities presented in the programme of work, annual budgets shall be established by the Steering Committee on the basis of:

1. Resources

- (a) Contributions in-kind and in-cash from member countries;
- (b) Contributions in-cash or in-kind from other international organizations, national and/or private bodies and non-member countries.

The participating countries will provide as in-kind contribution to cover all costs for carrying out all tasks, emerging from the Work Plan as a part of the Project's national activities (e.g. data supplying, analysing, providing studies, experts).

2. Expenditures

The main lines of expenditures for project co-operation are listed on the budget page.

The participating countries will continue to pay local salaries, social security contributions and other emoluments of national staff, both working within each country for the Project and when such staff is delegated to participate in meetings, courses, etc. Special study items included in the programme of work and allocated to certain countries will be financed through the project budget.

VI. LOCATION OF PROJECT CENTRAL OFFICE

The TER Project Central Office is located in Budapest, Hungary.

VII. EXECUTING AGENCY

The UN/ECE shall be invited to continue as the Executing Agency of the Project.

VIII. ANNEXES

The following annexes constitute an integral part of the Attachment, part 3 and include the following:

Annex I	- TER Network (List of TER Lines, Map of the TER Network and TER Parameters)
Annex II	- Steering Committee (SC)
Annex III	- Group of National Co-ordinators (TERNC)
Annex IV	- National Co-ordinators (NC)
Annex V	- Project Central Office (TERCO)
Annex VI	- Budget
Annex VII	- Letter of Agreement signed between ECE and the Host Government of the Project Central Office ¹
Annex VIII	- Type-letter of Agreement to be signed between ECE and the Government of the Project Manager or other Project Central Office staff

¹ The Letter of Agreement between the ECE and the Host Government of the PCO will be superseded and replaced once a new agreement has been concluded between the ECE and the Hungarian Government

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 1

ANNEX I

LIST OF TRANS-EUROPEAN RAILWAY (TER) LINES¹

(¹To be updated by the decision of the Steering Committee as and when required)

E010	{Helsinki – Vainikkala}-Luzhayka (b. st. RZD/VR) – Buslovskaya - St. Petersburg – Akademicheskaya – Moscow	TN 001
E 020	{Berlin – Frankfurt/O} – Rzepin (b. st. PKP/DB) – Poznan – Barlogi – Lowiz – Warsaw/Skierniewice – Lukow – Terespol (b. st. PKP/BC) - {Brest (b. st. BC/PKP) – Minsk – Orsha} – Krasnoye (b. st. RZD/BC) – Smolensk – Moscow – Nizhniy Novgorod – Sverdlovsk – {Omsk – Novosibirsk – Krasnoyarsk – Irkutsk – Vladivostok}	TN 004
E 026	Wroclaw – Idzikowice and Warsaw – Bialystok – Sikolka – {Kuznica Bial. (b. st. PKP/BC) – Grodno – Kabeliai (b. st. LG/BC) – Vilnius	TN 007
E 026/1	Sarkiai – Siauliai – Gaiziunai – Palemonas – Kazlu Ruda – Mockava	TN 010
E 030	{Dresden} – Zgorzelec (b. st. PKP/DB) – Wroclaw and Opole – Kedzierzyn Kozle – Gliwice – Katowice – Krakow – Przemysl (b. st. PKP/UZ) – {Mostiska (b. st. UZ/PKP) – Lvov} and Siechnice – Opole – Gliwice and {Kyiv – Poltava – Kharkov – Topoli (b. st. UZ/RZD)} – Solovei Valuiki – Povoyno – Rtishcevo – Penza – Samara – Uta – Chelysbinsk – Kurgan – Omsk	TN 013 TN 013
E 030/1	Tarnow – Nowy Sacz – Muszyna (b. st. PKP/ZSR) – Plavec (b. st. ZSR/PKP) – Kysak and Kosice – Cana (b. st. ZSR/MAV) – Hidasnemeti (b. st. MAV/ZSR) – Felsőszolca	TN 016
E 040	{Nurnberg} – Cheb (b. st. CD/DB) – Plzen – Prague – Kolin – Usti n/O – Ceska Trebova – Prerov – Hranice na Morave and Petrovice u Karvine – Mosty u Jablunkova (b. st. CD/ZSR) – Cadca (b. st. ZSR/CD) – Zilina – Vrutky – Poprad Tatry – Kysak – Kosice – Cierna n/T (b. st. ZSR/UZ) – {Chop (b. st. UZ/ZSR)} and Horni Lidec (PCP) – Luky pod Makytou (b. st. ZSR/CD) – Puchov – Zilina	TN 019
T 040	Ceska Kubice (b. st. CD/DB) – Plzen	TN 022
T 041	Plzen – Ceske Budejovice – Ceske Velenice	TN 025

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 2

T 042	Nove Zamky – Zvolen – Plesivec - Kosice	TN 028
E 045	Kufstein (b. st. OBB/DB) – Worgl and Innsbruck – Garberbach – Brenner and Baumkirchen – Garberbach	TN 031
E 050	{Buchs (b. st. SBB/OBB)} – Feldkirch – Innsbruck – Baumkirchen – Schwarzach/St.Veit – Bischofshofen – Salzburg – Wels – Marchtrenk – Linz – Vienna – Bruck/L – Hegyeshalom (b. st. MAV/OBB) – Gyor – Komarom – Budapest – Hatvan – Miskolc – Nyiregyhaza – Zahony (b. st. MAV/UZ) – {Chop (b. st. UZ/MAV) – Lvov – Kyiv – Zernovo (b. st. UZ/RZD)} – Suzemka (b. st. RZD/UZ) – Moscow and {Fastov – Dnepropetrovsk – Krasnoarmeisk – Krasnaya Mogila (b. st. UZ/RZD)} – Gukovo – Lichaiy – Astrakhan (b. st. RZD/Kazakhstan)	
T 050	Vienna Meiding – Ebenfurth – Sopron (b. st. GySEV/RoeEE) – Gyor and Vienna meiding – Ebenfurth – Wiener Neustadt – Loipersbach – Sopron (b. st. GySEV/OBB)	TN 037
E 050/2	{Kvashino (b. st. UZ/RZD)} – Uspenskaya – Taganrog – Rostov-na- Donu – and Tihoreckaia – Armavir	TN 040
T 052	Vienna-Sud – Marchegg (b. st. OBB/ZSR) – Devinska Nova Ves (b. st. ZSR/OBB) – Bratislava – Galanta – Nove Zamky – Sturovo (b. st. ZSR/MAV) – Szob – Budapest – Cegled – Szolnok – Puspokladany – Debrecen – Nyiregyhaza	TN 043
T 053	Parndorf – Kittsse (b. st. OBB/ZSR) – Bratislava – Petrzalka	TN 046
E 054	Arad – Vintu de Jos – Coslariu – Ploesti – Bucuresti	TN 049
T 054	Vintu de Jos – Sibiu – Bujoreni – Titu – Bucuresti	TN 052
E 054/1	Puspokladany – Biharkeresztes (b. st. MAV/CFR) – Episcopia Bihor (CFR/MAV) – Oradea – Cluj – Coslariu	TN 055
E 055	{Dresden} – Decin (b. st. CD/DB) – Usti n/L – Prague and Schwarzach/St. Veit – Villach – Arnoldstein (b. st. OBB/FS)	TN 058
T 055	Usti N/L – Karlovy Vary – Cheb	TN 061

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 3

E 056	Budapest – Maglod – Ujszasz – Szolnok – Lokoshaza (b. st. MAV/CFR) – Curtici (b. st. CFR/MAV) – Arad – Timisioara – Craiova – Videle - Bucuresti	TN 064
T 056	Craiova – Calafat (b. st. CFR/BDZ) – Vidin (BDZ/CFR) – Mezdra	TN 067
E 059	Swinoujscie – Szczecin – Poznan – Wroclaw – Siechnice – Opole – Kedzierzyn Kozle – Chalupki (b. st. PKP/CD) – Bohumin (b. st. CD/PKP)	TN 070
T 059	Szczecin – Rzepin – Nowa Sol – Wroclaw – Opole	TN 073
E 061	{Dresden} Decin (b. st. CD/DB) Usti n/L – Prague – Kolin Usti n/O – Ceska Trebova – Brno – Breclav – Lanzhot (b. st. CD/ZSR) – Kutvy (b. st. ZSR/CD) – Devinska Nova Ves – Bratislava – N. Zamky - Komarno (b. st. ZSR/MAV) – Komarom (b. st. MAV/ZSR) and Bratislava (Petrzalka) – Rusovce – (b. st. ZSR/MAV) – Rajka (b. st. MAV/ZSR) – Hegyeshalom	TN 076
T 061	Decin (b. st. CD/DB) – Usti n/L – Vsetaty – Nymburk – Kolin – Havlickuv Brod – Brno	TN 079
E 062	Brno – Viskov – Prerov	TN 082
E 063	Zilina – Puchov – Leopoldov – Bratislava/Galanta	TN 085
E 065	Gdynia – Gdansk – Tczew – Malbork – Warsaw - Idzikowice – Psary – Katowice – Pszczyna – Wisla Most – Zebrzydowice (b. st. PKP/CD) – Petrovice u Karvine (b. st. CD/PKP) Bohumin – Hranice na Morave – Prerov – Breclav (b. st. CD/OBB) – Bernhardsthal – Hohenau (b. st. OBB/CD) – Retz (b. st. OBB/CD) – Florisdorf – Vienna – Bruck a.d.M. – St. Michael – Villach – Rosenbach (b. st. OBB/SZ) – Jesenice (b. st. SZ/OBB) – Ljubljana – Pivka – II. Bistrica (b. st. SZ/HZ) – Sapjane (b. st. HZ/SZ) – Rijeka	TN 088
T 065	Tczew – Barlogi – Zdunska Wola – Gliwice – Pszczyna	TN 091
E 066	{Chop} – Halmeu (b. st. CFR/UZ) – Satu Mare – Oradea – Arad – Timisoara – Stamora Moravita (b. st. CFR/JZ)	TN 094
E 067	Bruck a.d.M. – Graz – Spielfeld Strass (b. st. OBB/SZ) – Sentilj (b. st. SZ/OBB) – Maribor – Pregersko – Zidani Most	TN 097

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I

Page 4

T 067	Graz – Jennersdorf (b. st. OBB/MAV) – Szentgotthard (b. st. MAV/OBB) – Kormend	TN 100
E 069	Budapest – Szekesfehervar – Nagykanizsa – Murakeresztur (b. st. MAV/HZ) – Kotoriba (b. st. HZ/MAV) – Cakovec (b. st. HZ/SZ) – Sredisce (b. st. SZ/HZ) – Ormoz – Pragersko – Zidani Most – Ljubljana – Pivka – Divaca – Koper	TN 103
T 069	Szekesfehervar – Veszprem – Boba/Celldomolk – Zalalovo – Hodos (b. st. SZ/MAV) Murska Sobota – Ormoz	TN 106
E 070	{Trieste – Villa Opicina (b. st. FS/SZ)} – Sezana (b. st. SZ/FS) – Divaca – Pivka – Ljubljana – Zidani Most – Dobova (b. st. SZ/HZ) – Savski Marof (b. st. HZ/SZ) – Zagreb – Sunja – Novska – Slavonski Brod – Tovarnik (b. st. HZ/JZ) and Zagreb – Dugo Selo – Novska and Dragoman (b. st. BDZ/JZ) – Sofija – Plovdiv – Dimitrovgrad – Svilengrad (b. st. BDZ/TCDD) – Kapikule (b. st. TCDD/BDZ) – Sirkeci – Istanbul – Haydarpasa – Ankara – Kalin – Cetinkaya – Malatya – Kapikoy and Cetinkaya – Divrigi – Erzurum – Kars – Dogukapi (b. st. TCDD/Armenia) and Kars – Gildir – Aktas (b. st. TCDD/Georgia) – Marneuli	TN 109 TN 109
T 070	Vinkovci – Gunja – Brcko (b. st. BHZ/HZ) – Tuzla	TN 112
E 071	Budapest – Dombovar – Gyekenyes (b. st. MAV/HZ) – Koprivnica (b. st. HZ/MAV) – Zagreb – Ostarije – Rijeka	TN 115
E 074	Eskisehir – Alayunt – Balikesir – Manisa – Izmit	TN 118
E 085	Budapest – Kiskunhalas – Kelebia (b. st. MAV/JZ) and* {Volkovo (b. st. CFARYM/JZ) – Tabanovci (b. st. CFARYM/JZ) – Skopje – Veles – Gevgelija (b. st. CFARYM/CH) – Thessaloniki – Athens}	TN 121
T 085	{Veles – Bitola – Kremenica (b. st. CFARYM/CH)}	TN 124
E 095	{Kviv – Benderi (b. st. CFM/UZ) – Kishinev – Ungeni (b. st. CFM/CFR)} – Iasi (b. st. CFR/CFM) – Pascani – Buzau – Ploiesti and Videle – Giurgiu Nord and Bucuresti – Giurgiu Nord (b. st. CFR/BDZ) – Russe (b. st. BDZ/CFR) – Gorna Oriahovitza – Dimitrovgrad	TN 127

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 5

T 095	Dimitrovgrad – Podkova	TN 130
E 097	Samsun – Kalin – Cetinkaya – Malatya – Narli – Toprakkale – Iskenderun/Mersin	TN 133
E 201	Klaipeda – Siauliai – Gaiziunai – Kaisiadorys – Vilnius – Kena (b. st. LG/BC) – {Minsk – Zhlobin – Gomel – Nezhin}	TN 136
E 201/1	{Kaliningrad} – Kybartai (b. st. LG/RZD) – Kazlu Ruda – Kaunas – Kaisiadorys	TN 139
E 203	(Yekaterinburg) Sverdlovsk – Kurgan – {Presnogorkovka}	TN 142
T 262	Radviliskis – Pagegiai (b. st. LG/RZD) – {Kaliningrad} – Braniewo (b. st. PKP/RZD) – Malbork	TN 145
T 303	Krakow – Nowy Sacz	TN 148
E 451	Passau (b. st. OBB/DB) – Neumarkt Kallham – Wels	TN 151
T 451	Simbach/Inn (b. st. OBB/DB) – Neumarkt Kallham	TN 154
E 500	Moscow – Ryazan – Kotchetovka – {Rtishcevo – Saratov – Ozinki} – Orenburg	TN 157
E 500/2	Ryazan – Russeвка – Samara – Orenburg	TN 160
E 500/3	Kotchetovka – Gryazi – Voronezh – Gukevo Volzhsky – Rostov-na-Donu and Tihoreckaia – Krasnodar – Novorossiysk	TN 163
T 501	Vienna Nord – Wolfsthal	TN 166
E 502	Bischofshofen – Selzthal	TN 169
T502	Bregenz – Lustenau/St. Margrethen (b. st. OBB/SBB)	TN 172
T 503	Lindau (b. st. OBB/DB) – Bregenz – Feldkirch	TN 175
E 551	Prague – Veseli n/L – Ceske Budejovice – Horni Dvoriste (b. st. CD/OBB) – Summerau (b. st. OBB/CD) – Linz – Traun – Selzthal – St. Michael and Traun – Marchtrenk	TN 178

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 6

T 551	Veseli n/L Ceske Velenice (b. st. CD/OBB) – Gmund (b. st. OBB/CD) – Vienna FJB	TN 181
E 560	Buzau – Faurei – Galati	TN 184
T 560	Faurei – Bucuresti	TN 187
T 562	Bucuresti – Fetesi – Medgidia - Constanta	TN 190
T 592	Wroclaw – Miedzylesie (B. st. PKP/CD) – Lichkov (b. st. CD/PKP) – Letohrad – Usti n/O	TN 193
T 654	Wisla Most – Zwardon (b. st. PKP/ZSR) – Skalite (b. st. ZSR/PKP) – Cadca	TN 196
T 655	Psary – Krakow	TN 199
E 680	Sofia – Mezdra – Gorna Oriahovitza – Kaspican – Sindel – Varna	TN 202
T 680	Medgidia – Negru Voda (b. st. SFR/BDZ) – Kardam – Sindel	TN 205
E 691	Murakeresztur - Gyekenyes	TN 208
T 691	Gyor – Papa – Celldomolk – Porpac – Szombathely – Kormend – Zalalovo	TN 211
T 692	Csorna – Porpac	TN 214
T 693	Celldomolk/Vinari BPOS - Boba	TN 217
E 700	Rostov-na-Donu – Tihoreckaia and Uzlovaya – Makhachkala – Yalarna	TN 220
E 700/2	Astrakhan – Uzlovaya	TN 223
E 701	Armavir – Sotchi – Veseloe (b. st. ZSR/Georgia) – Sukhumi – Senski – Samtredia – Tbilisi – Gardabani	TN 226
E 701/1	Samtredia – Batumi	TN 229
E 701/2	Senski – Poti	TN 232
E 703	Tbilisi - Sadakhlo	TN 235

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

Annex I
Page 7

E 720	Plovdiv – Stara Zagora – Karnobat – Burgas	TN 238
E 751	Volinja (b. st. HZ/BHZ) – Dobrljin (b. st. BHZ/HZ) – Bosanski Novi – Bihac – Ripac (b. st. BHZ/HZ) – Strmica (b. st. HZ/BHZ) – Knin – Perkovic – Split/Sibenik	TN 241
E 753	Ostarije – Gospic – Knin – Zadar	TN 244
E 771	Strizivojna Vrpolje – Slavonski Samac (b. st. HZ/BHZ) – Bosanski Samac (b. st. BHZ/HZ) – Sarajevo – Capljina (b. st. BHZ/HZ) – Metkovic (b. st. HZ/BHZ) – Ploce	TN 247
T 771	Zvornik (b. st. BHZ/JZ) – Tuzla – Doboj – Banja Luka – Bosanski Novi	TN 250
E 773	Dombovar – Pecs – Magyarboly (b. st. MAV/HZ) – Beli Manastir (b. st. HZ/MAV) – Osijek – Strizivojna Vrpolje	TN 253
E 851	{Lvov – Cernivci} – Vadul Siret (b. st. CFR/UZ) Viscani – Suceava – Pascani	TN 256
E 885	Sofia – Pernik – Radomir – Kulata (b. st. BDZ/CH) – Promachon (b. st. CH/BDZ) – Thessaloniki	TN 259
T 855	Radomir – Gueshevo (b. st. BDZ/CFARYM) – {Kriva Palanka – Kumanovo – Skopje – Tetovo – Struga – Librazhdi – Elbasani – Durres}	TN 262
E 951	Karnobat – Sindel	TN 265



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX I

TER parameters are

Technical Standards for the TER Network

1. Vehicle loading gauge:	UIC/B
2. Minimum distance between track centres:	4.0 m
3. Nominal minimum speed:	120 Km/h
4. Authorized mass per axle:	
- Locomotives	≤ (200 km/h); 22,5 t
- Wagons:	120 km/h: 20 t
	140 km/h: 18 t
5. Authorized mass per linear metre:	8 t
6. Test train (bridge design):	UIC 71
7. Minimum platform length in principal stations:	250 m
8. Minimum useful siding length:	500 m

Operational parameters for the TER Network

1. Passenger transport

To establish the system of execution of border control procedures (police, customs) on the moving train with short stops at the frontier station for technical/administrative reasons if necessary.

2. Freight transport

- a. To complete the system of common frontier stations in order to avoid the duplication of border controls.
- b. To rationalize the control procedures at the existing common frontier stations.

c. To introduce the frontier control operations of block trains in terminals of neighbouring railways wherever possible.

3. Passenger and freight transport

To introduce the use of hauling vehicles in the territories of neighbouring TER countries wherever possible.

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX II

Steering Committee (SC)

1. The Steering Committee (SC) shall be the highest decision-making body of the TER. It shall consist of representatives nominated by the Governments of the TER States, preferably at ministerial and/or directorial levels. It shall determine the policy of the Project and the general measures to be undertaken concerning TER activities, and take decisions for common action.
2. The functions of the SC shall include:
 - (a) Establishing any subsidiary bodies it deems necessary;
 - (b) Issuing instructions to the Project Manager or any subsidiary bodies it might decide to establish;
 - (c) Approving the programmes of work;
 - (d) Adopting the reports of the Group of TER National Co-ordinators (TERNC);
 - (e) Adopting the operating budgets and the financial reports on their execution;
 - (f) Examining any other matters concerning the activities of the TER;
 - (g) Approving the TER Network and the TER Data
3. The Rules of Procedure of the SC are the following.

I. SESSIONS

Rule 1

The Steering Committee shall hold one regular session a year, the date and location to be decided by the Committee.

Rule 2

Special session shall be held by the decision of the Committee while in session, or at the request of:

- (a) any member with the support of three other members, or
- (b) the Project Manager with the support of three members.

Rule 3

All meetings of the Committee shall be closed, unless the Committee decided otherwise.

II. AGENDA

Rule 4

The Committee shall adopt its agenda at the beginning of each session. Any matter within the competence of the Committee not included in the provisional agenda for a given meeting may be submitted to the Committee by a member or by the Project Manager and added to the agenda by decision of the Committee. The Committee may revise the agenda by adding, deleting, deferring or amending items.

III. REPRESENTATION

Rule 5

Each member shall be represented on the Committee by a representative who may be accompanied to session of the Committee by alternative representatives and advisers. The ECE as the Executing Agency will participate ex officio.

IV. OFFICERS

Rule 6

The Committee, at the commencement of its first session each year shall elect from among the representatives of its members a Chairman and a Rapporteur, who hold office during that year and until their successors are elected.

Rule 7

The Chairman shall participate in the meetings of the Committee in that capacity and not as representative of the member Government by whom he is accredited. Another member of his delegation shall be entitled to represent the member Government concerned in the meetings of the Committee.

Rule 8

The Project Manager shall keep the members of the Committee informed, by verbal or written communication, of any questions which may be of interest to the Committee, and may participate as appropriate in its deliberations.

V. LANGUAGE AND RECORDS

Rule 9

English shall be the working language of the Project, including the Steering Committee. Countries hosting Committee sessions may provide interpretation in French and/or Russian, whenever possible.

Rule 10

Reports of the session of the Committee shall be drafted and adopted during these sessions and distributed promptly to members of the Committee and to any others participating in the session. The reports may be made public after their adoption, as such time and under such conditions as the Committee may decide.

VI. QUORUM

Rule 11

Discussions may not commence without the presence of two-thirds of the members of the Committee. Decisions of the Committee concerning all matters examined shall be taken by consensus of the members present.

VII. SUBORDINATE BODIES

Rule 12

The rules of the Committee shall also apply, in principle, to its subordinate bodies.

VIII. PARTICIPATION AS OBSERVERS OF REPRESENTATIVES OF NON-MEMBER GOVERNMENTS AND INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

Rule 13

- (a) Governments not members of the Project, and
- (b) Specific international organizations and institutions

Could be represented by observers at its session with consultative status without voting rights.

IX. AMENDMENT OF SUSPENSION OF RULES OF PROCEDURE

A rule of procedure may be amended or suspended by decision of the Steering Committee upon consensus of all the TER countries.



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX III

Group of TER National Co-ordinators (TERNC)

1. The membership of TERNC shall comprise the National Co-ordinators. In the meetings of the TERNC other experts from member States could also participate.
2. The Group, in principle, shall meet twice each year. It may hold special meetings as deemed necessary.
3. The Group, inter alia, shall:
 - (a) be responsible for the elaboration, evaluation and co-ordination of TER technical activities and their economic aspects;
 - (b) be in charge of the elaboration, evaluation and co-ordination of the TER activities concerning the financing of the construction of the TER. To fulfil duties TERNC considers the outputs of the
 - ad-hoc working groups established by the SC for specific subjects:
 - (c) monitor all activities carried out by the TER;
 - (d) examine reports and documents submitted by the Project Manager
 - (e) make recommendations to the Steering Committee concerning the programmes of work;
 - (f) consider any other matters at the request of the Steering Committee or the Project Manager.

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX IV

National Co-ordinators (NC)

The National Co-ordinator shall be designated by his/her Government.

The National Co-ordinator shall be responsible for:

- (1) Serving as contact for the Project "TER" in his/her country;
- (2) Maintaining liaison between the national organizations involved and the Project Central Office by taking action at national level to obtain and transmit information required in connection with PCO activities;
- (3) Co-ordinating national activities under the TER;
- (4) Planning and carrying out activities and producing outputs in accordance with the TER programmes of work;
- (5) Utilizing TER inputs effectively and efficiently;
- (6) Attending the SC and TERN sessions and participating in achieving the objectives of the TER.

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX V

Project Central Office (PCO)

The Project Central Office shall co-ordinate all activities carried out under the terms of this document and operate under the overall direction of the Steering Committee, with guidance from the ECE as Executing Agency.

The PCO is located in Budapest, Hungary on the basis of the arrangements stipulated in an agreement to be signed by the Government of the Republic of Hungary and the UNECE Executive Secretary regarding the operation of this office.

The personnel of the PCO comprise the following:

- Project Manager
- Deputy Project Manager
- Assistant Project Manager(s)
- Other staff

The Project Manager, the Deputy Project Manager, The Assistant Project Manager and other International staff of the Office shall be considered as officials of the United Nations (UN) as defined in the agreement between the Government of the Republic of Hungary and the UNECE Executive Secretary.

The terms regarding the service of PCO's international staff shall be defined in a letter to be exchanged between the respective countries of origin of the staff and the UNECE Executive Secretary.

The new elected Project Manager should come in the office one year in advance as Deputy Project Manager.

The competence of this personnel shall be as follows:

Project Manager

The Project Manager of the PCO shall be selected from one of the TER states by the SC. He/She shall serve for a period of two years with the possibility of the SC approving extensions for up to two years upon agreement of his/her Government.

The Government providing the services of the Project Manager remunerates him/her. The conditions of his/her services are determined in a letter exchanged between ECE and the Government concerned. When travelling outside Budapest (except for operating costs of office car and highway tolls for travel within Hungary) his/her travel and subsistence expenses are provided from the Project-budget.

The Project Manager shall be responsible for:

- (1) Acting as manager of the Project Central Office (PCO);
- (2) Preparing the Draft Programmes of Work for approval by the Steering Committee (SC) and administering them as adopted;
- (3) Acting as Secretary to the Steering Committee (SC) and to TER National Co-ordinators (TERNC);
- (4) Advising the Chairman of the Steering Committee and TERNC on matters requiring decision;
- (5) Preparing and distributing information to the member countries on matters requiring decision;
- (6) Maintaining continuous liaison with the National Co-ordinators regarding all matters concerning the implementation of TER activities.
- (7) Preparing the Project Manager's Report on the overall activities of the PCO and developments in the TER during the period under review for the SC and the TER sessions;
- (8) Organizing and preparing of technical and administrative documentation for the consideration of all TER meetings;
- (9) Overseeing the work of experts who provide consultancy services in the framework of various activities, and with the TER Governments providing contributions in-kind to the TER;
- (10) Overseeing the administrative and financial activities within the competence of the PCO;
- (11) Providing assistance for the administration of the project "TER" budget, according to the decisions of the SC and the provision of the financial rules and regulations of the UN;

- (12) Assisting in the selection of proposed consultants as required, under the guidance of the Steering Committee, to render assistance in the execution of specific activities in accordance with the programme of work;
- (13) Carrying out other tasks as assigned by the SC;
- (14) The Project Manager reports directly to the Director of the Transport Division of ECE or to his representative;
- (15) As head of the PCO in Budapest, Hungary, the Project Manager supervises both its international staff and local staff provided by the Government of Hungary;
- (16) The Project Manager duty station is Budapest, Hungary, and any travel away from that duty station is undertaken after consultation with, and with approval of the Transport Division of ECE.

Deputy Project Manager

The Deputy Project Manager is also selected from one of the TER countries by the SC.

The Deputy Project Manager is made available by participating States on a similar basis as the Project Manager.

His/Her task is to assume in the absence of the Project Manager his responsibilities.

His/Her specific responsibilities will be defined by the Executing Agency and/or Steering Committee together with the Project Manager.

Assistant Project Manager(s)

As a function of the workloads involved, the SC may select qualified assistant(s) for limited periods, who would be responsible for aiding the Project Manager in technical, operational and financial aspects of TER management.

These are selected by the Steering Committee from among candidates proposed by the TER States, with the assistance of the Project Manager. They are made available by participating States on a similar basis as the Project Manager or the Deputy Project Manager.

Other Staff

If necessary, other supporting staff, in addition to the existing staff provided by the host country, will be recruited and remunerated by the Project according to the needs of the TER and approved by the Steering Committee.

**UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**



**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE**

**TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT**

ANNEX VI

BUDGET

The TER Project shall operate under the budget whose main inputs shall be cash contribution in convertible currencies from the member States. To this budget can also contribute: non-member States and international bodies and organizations and/or private bodies.

Both public and private bodies in the TER states, such as universities, design offices, construction companies, transportation organizations and some manufacturers, etc. may be interested in sponsoring the TER Project.

The contributions of the member States in convertible currencies shall be at an equal level. Those in kind shall be at an equal level to the extent possible.

This budget is planned to cover a period of five years.

This budget, including countries' inputs in kind shall be utilized under the control of ECE and advising of the Project Manager in line with the programme of work and the directives of the Steering Committee.

The main forms of contributions in-kind of the TER States are: the operation of PCO, hosting of meetings, supplying of national experts, preparation of technical reports and training programmes, and undertaking of specific co-ordination activities and subcontracts through Government implementation procedures.

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX VII

15 March 1995

Sir,

On behalf of the United Nations Economic Commission for Europe (ECE), I have the honour to propose to you, based on consultations with the representatives of your Government, the following arrangements for the operation in Budapest until the end of 1997 of the Central Office of the regional Project known as the Trans-European Railway Project (TER), executed by ECE and financed by the signatory countries.

The Project Central Office will carry out the functions prescribed for it in the Trans-European Railway (TER) Co-operation Trust Fund Agreement, to which the Government of Hungary and other participating Governments are signatories. It will be headed by the Project Manager, who will be assisted by such staff as may be required in accordance with the needs of the Project.

In addition to its share of the budget of the Project Central office stipulated in the Trans-European Railway (TER) Co-operation Trust Fund Agreement, the Government will provide an appropriate office, including all maintenance and utilities, local auxiliary personnel and a passenger car for official purposes, as detailed below.

Mr. Karoly LOTZ
Minister of Transport, Telecommunications
And Water Management
Dob u. 75-81.
1077 BUDAPEST
Hungary

The Government will also provide the following facilities:

- (a) rent, including all maintenance costs and utilities, for an appropriate office of approximately 100 sq.m consisting of 3 furnished office rooms;
- (b) technical office equipment available in Hungary;
- (c) salaries, allowances and social benefits for local auxiliary personnel consisting of a technical (engineer) clerk and an administrative officer capable also of fulfilling the duties of a driver; in total two persons;
- (d) supply and maintenance of an office passenger car put at the disposal of the Project Central office for official use within the country and for the duration of the Project. The other costs of the Project Central Office, including technical office equipment not available in Budapest, will be covered from the Project Central Office budget in accordance with other provisions of this letter;
- (e) use of telephone and fax communication under the same conditions as apply to the most favoured foreign user of such facilities in Budapest;
- (f) such medical facilities and services for international personnel forming part of the Project Central Office as may be available to national civil servants; and
- (g) assistance in obtaining suitable housing accommodation for international personnel forming part of the Project Central office, under the same rental conditions as apply to diplomatic personnel of foreign missions in Hungary.

All payments for goods and services in Hungary which may be made in respect of the Project by or through the ECE or the Project Central Office will be made in Forints. The UN or the Project Central office may record and account for such transactions at the most favourable legal rate of exchange. This will include the costs of:

- (a) Project equipment available in Hungary;
- (b) Travel by Hungarian carriers;
- (c) That part of expert and consultant costs payable in Forints as negotiated by the Executing Agency and Project Manager;
- (d) Reporting and other miscellaneous costs incurred in Hungary; and
- (e) Communications expenditures.

The Convention of 13 February 1946 on the Privileges and Immunities of the United Nations, to which the Government of Hungary is a Party, and the Agreement of 28 April 1967 between the said Government and the United Nations Special Fund, shall be applicable as appropriate in respect of the Project Central office, the premises of which, wherever located, shall be considered as premises of the United Nations. The

Project Co-ordinator and his deputy, as well as the other United Nations staff of the office shall be considered as officials of the United Nations within the meaning of the Convention.

It is understood that Section 18(d), (e), (f) and (g) of the Convention shall not apply to nationals of Hungary recruited by the UN for the Project Central Office within the country.

In pursuance of the Special Fund Agreement of 28 April 1967:

(a) any consultants retained by the UN or any organization of Government which may be participating in the Project shall be assimilated to the status of officials of the United Nations, and the Government shall grant them the same privileges and immunities as United Nations officials;

(b) auxiliary staff who are Government employees and who are provided by the Government to the Project shall be entitled to immunity from legal process in respect of words spoken or written and all acts performed by them in their official service with the Project. They shall have a special status which will make them subject during such service to the supervision and discipline of the Project Co-ordinator and require them to comply with the Provision of article I. of the United Nations Staff Regulations as appropriate which the UN, after consultation with the Government, shall communicate to them with such adjustments as it (UN) may deem necessary to reflect their status;

Representatives of participating Governments to meetings convened under the auspices of the Project shall, while exercising their functions and during the journey to and from Hungary, enjoy the privileges and immunities provided in the Convention on the Privileges and Immunities of the United Nations.

I shall appreciate your signifying agreement with the above arrangements by signature and return to me the enclosed copy of this letter.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

Accepted for the Government

Dr. Karoly LOTZ
Minister of Transport,
Telecommunications
and Water Management
Hungary

Yves BERTHELOT
Executive Secretary
Economic Commission for Europe

UNITED NATIONS
ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE



TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
PROJECT CENTRAL OFFICE

TRANS EUROPEAN RAILWAY (TER)
CO-OPERATION TRUST FUND AGREEMENT

ANNEX VIII

Dear Mr. Ambassador,

I am pleased to inform you that at the recent session of the Steering Committee (SC) of the Trans-European Railway (TER), there was unanimous support for Mr/Mrs..... of your Government to be nominated as Assistant/Deputy/Project Manager of the TER fromto

According to the Trust Fund Co-operation Agreement, the Project Manager is "selected" from one of the TER States by the Steering Committee. He/she shall serve for a period of two years with the possibility of the Steering Committee approving extensions for up to two years upon agreement of his/her Government.

The conditions governing the duties of Mr/Mrs, which will be incorporated in a Special Service Agreement to be signed by Mr/Mrs..... and the United Nations, are reproduced below for consideration and approval by the competent authorities of your country.

Responsibilities of the Deputy, Assistant(s) and other staff to the Project Manager

The Deputy and Assistant(s) are responsible for aiding the Project Manager in technical, operational and financial aspects of TER management.

The steering Committee should, considering also the Project Manager's proposal, define the concrete responsibilities of the Deputy and Assistant Project Manager in advance to the elections.

The responsibilities of each would be clarified between the Executive Agency and the Project Manager.

His/Her mandate should be linked to the Project Manager's mandate.

Mr/Mrs will be charged with
..... matters.

Responsibilities of the Project Manager

In accordance with Annex VII of the Trans-European Railway (TER) Cooperation Trust Fund Agreement, the Project manager, under the direction of the Steering Committee and the guidance of ECE, is responsible for:

- (1) Acting as Manager of the Project Central Office (PCO);
- (2) Preparing the draft programmes of work for approval by the Steering Committee (SC) and administering them as adopted;
- (3) Acting as Secretary to the Steering Committee (SC) and to the TER National Co-ordinators (TERNC);
- (4) Advising the Chairman of the Steering Committee and the TERNC on matters required decision;
- (5) Preparing and distributing information to the member countries on matters requiring decision;
- (6) Maintaining continuous liaison with the National Co-ordinators regarding all matters concerning the implementation of TER activities;
- (7) Preparing the Project Manager's Report on the overall activities of the PCO and developments in the TER during the period under review for the SC and the TERNC sessions;
- (8) Organizing and preparing of technical and administrative documentation for the consideration of all TER meetings;
- (9) Overseeing the work of experts who provide consultancy services in the framework of various activities, and with the TER Governments providing contributions in-kind to the TER;
- (10) Overseeing the administrative and financial activities within the competence of the PCO;
- (11) Providing assistance for the administration of the project "TER" budget, according to the decisions of the SC and the provision of the financial rules and regulations of the UN;

(12) Assisting in the selection of proposed consultants as required, under the guidance of the Steering Committee, to render assistance in the execution of specific activities in accordance with the programme of work;

(13) Carrying out other tasks as assigned by the SC;

The Project Manager reports directly to the Director of the Transport Division of the ECE or to the representative.

As head of the PCO in Budapest, Hungary, the Project Manager supervises both its international staff and local staff provided by the Government of ;

The Project Manager's duty station is Budapest, Hungary, and any travel away from that duty station is undertaken after consultation with, and with approval of the Transport Division of ECE.

On the basis of the above conditions, the United Nations will offer Mr/Mrs..... a contract from to as Assistant/Deputy/Project Manager.

Additional special provisions are indicated below:

1. The Government of shall be responsible for the payment of salary and all other allowances and benefits, i.e.:
 - a. Direct payment to him/her of all emoluments and allowances to which he is normally entitled;
 - b. Payment of all related costs regarding the shipment of personal and household effects to and from the duty station;
 - c. Payment of travel related expenses to and from the duty station for himself/herself and his/her dependants upon appointment and separation from ECE;
2. The Government of shall be responsible for appropriate medical and accident insurance for Mr/Mrs covering the period of this contract with the ECE over and above what is stipulated in paragraph 4c;
3. The United Nations will provide Mr/Mrs with:
 - a. A document attesting to his/her status as a United Nations expert on mission and as UNECE-TER Assistant/Deputy/Project Manager;
 - b. Daily subsistence allowance during his/her official travel away from the duty station;
 - c. The United Nations, in the event of death, injury or illness attributable to the performance of services on behalf of the United Nations while in travel status under the terms of this contract, the consultant or his dependants shall be entitled to

compensation equivalent to the compensation which would be payable under Appendix D of the Staff Rules to a staff member of the United Nations performing similar functions.

I should be grateful if you would communicate the conditions as set out on this letter to the competent authorities in

Should these conditions be acceptable, please return this letter to me duly countersigned.

I remain, dear Mr. Ambassador,
Yours sincerely,

Executive Secretary
Economic Commission for Europe

I agree with the terms of this letter

Name and title: _____ Date: _____

(Ambassador

Permanent Representative of)