

**PROTOCOL
LA ACORDUL EUROPEAN DIN 1991
PRIVIND MARILE LINII DE TRANSPORT COMBINAT INTERNATIONAL SI
INSTALATIILE CONEXE (AGTC), PRIVIND TRANSPORTUL COMBINAT PE CAI
NAVIGABILE INTERIOARE**

PARTILE CONTRACTANTE,

DORIND sa faciliteze transportul international de marfuri,

CONSTIENTE de cresterea previzibila a transportului international de marfuri ca o consecinta a cresterii volumului comertului international;

CONSTIENTE de consecintele ecologice adverse pe care o asemenea evolutie ar putea sa le aiba,

SUBLINIIND importanta rolului tuturor tehnicilor de transport combinat pentru descongestionarea retelei de transport pe cai interioare europene si pentru a limita efectele ecologice adverse,

RECUNOSCAND ca transportul combinat pe caile navigabile interioare si pe anumite rute costiere poate constitui un element important pentru anumite coridoare de transport europene,

CONVINSE ca, pentru a face transportul international combinat pe caile navigabile interioare si pe unele rute costiere în Europa mai eficace si mai atractiv pentru clienti, este esentiala elaborarea unui cadru juridic care sa stabileasca un plan coordonat de dezvoltare a serviciilor de transport combinat pe caile navigabile interioare si pe unele rute costiere si a infrastructurii necesare pentru operarea acestor servicii, in concordanta cu parametrii si normele de performanta convenite pe plan international,

AU CONVENIT dupa cum urmeaza:

Capitolul I

GENERALITATI

Articolul 1

DEFINITII

În sensul prezentului Protocol:

- a) Termenul "transport combinat" inseamna transportul de marfuri într-o singura unitate de transport, utilizand mai mult de un mod de transport;



b) Termenul "retea de cai navigabile interioare de importanta pentru transportul international combinat" desemneaza toate caile navigabile si rutele costiere care sunt conforme cu prescriptiile minimale continute in Anexa III la prezentul Protocol daca:

- i) sunt utilizate in mod curent in cadrul transportului combinat international regulat;
- ii) servesc ca un important furnizor de linii pentru transportul combinat international;
- iii) este prevazut ca acestea sa devina importante pentru transportul combinat international într-un viitor apropiat (conform definitiilor date la i) si ii);

Aceste rute costiere vor trebui sa respecte prevederile Anexei III, sectiunea (a), paragraful (xi);

c) Termenul "instalatii conexe" desemneaza terminalele din porturi care sunt importante pentru transportul combinat international, asigurand transbordarea containerelor si a altor unitati de transport intermodal (lazi mobile, semiremorci, vehicule rutiere de transport de marfuri etc.) utilizate în transportul combinat între navele de navigatie interioara si in transportul maritim, rutier si feroviar.

Articolul 2

DESTINATIA RETELEI

1. Partile Contractante, fiind si Parti la Acordul European din 1991 privind marile linii de transport combinat international si instalatiile conexe (AGTC), adopta dispozitiile prezentului Protocol sub forma unui plan international coordonat pentru dezvoltarea si operarea unei retele de cai navigabile interioare importante pentru transportul combinat international precum si pentru terminalele de port, denumita in continuare "retea internationala de cai navigabile interioare pentru transport combinat", pe care intentioneaza sa o aplice în cadrul programelor nationale.

2. Reteaua internationala de cai navigabile interioare pentru transport combinat este constituita din caile navigabile interioare continute in Anexa I la prezentul Protocol si din terminalele portuare continute in Anexa II la prezentul Protocol.

Articolul 3

CERINTE TEHNICE SI OPERATIONALE MINIMALE

In scopul facilitarii serviciilor de transport combinat pe reseaua internationala de cai navigabile interioare, Partile Contractante vor lua masurile corespunzatoare pentru a fi respectate cerintele tehnice si operationale minimale din Anexa III la prezentul Protocol.



Articolul 4

ANEXE

Anexele la prezentul Protocol fac parte integranta din acest Protocol.

CAPITOLUL II

DISPOZITII FINALE

Articolul 5

DESEMNAREA DEPOZITARULUI

Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite va fi depozitarul Protocolului.

Articolul 6

SEMNATURI

1. Prezentul Protocol va fi deschis, pentru semnatura, statelor care sunt Parti Contractante la Acordul European din 1991 privind marile linii de transport combinat international si instalatiile conexe (AGTC), la Oficiul Natiunilor Unite din Geneva, intre 1 noiembrie 1997 si 31 octombrie 1998.
2. Aceste semnaturi vor fi subiectul ratificarii, acceptarii sau aprobarii.

Articolul 7

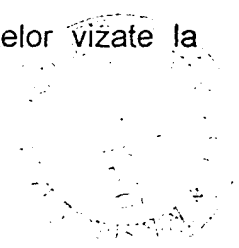
RATIFICARE, ACCEPTARE SAU APROBARE

1. Prezentul Protocol este supus ratificarii, acceptarii sau aprobarii conform paragrafului 2 de la articolul 6.
2. Ratificarea, acceptarea sau aprobarea se va efectua prin depunerea unui instrument la Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.

Articolul 8

ADERARE

1. Prezentul Protocol va fi deschis pentru aderare tuturor statelor vizate la paragraful 1 de la articolul 6 incepand cu 1 noiembrie 1997.



2. Aderarea se va efectua prin depunerea unui instrument la Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.

Articolul 9

INTRARE ÎN VIGOARE

1. Prezentul Protocol va intra în vigoare la 90 de zile dupa data la care guvernele a cinci state au depus un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare cu conditia ca una sau mai multe cai navigabile din reseaua internationala de cai navigabile sa lege in mod continuu teritoriile a cel putin trei din statele care au depus un astfel de instrument.
2. Daca aceasta conditie nu este îndeplinita, Protocolul va intra in vigoare la 90 de zile dupa data depunerii unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare care va permite sa fie satisfacuta aceasta conditie.
3. Pentru fiecare stat care va depune un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare dupa inceputul perioadei de 90 de zile specificata la paragrafele 1 si 2 din prezentul articol, Protocolul va intra în vigoare la 90 de zile dupa data depunerii instrumentului respectiv.

Articolul 10

LIMITELE APLICARII PROTOCOLULUI

1. Nici o dispozitie din prezentul Protocol nu va fi interpretata ca interzicand unei Parti Contractante sa ia masurile compatibile cu dispozitiile Cartei Natiunilor Unite si limitate la cerintele situatiei, pe care le considera necesare pentru securitatea sa interna si externa.
2. Aceste masuri, care ar trebui sa fie temporare, vor fi imediat notificate depozitarului si natura lor va fi precizata.

Articolul 11

REGLEMENTAREA LITIGIILOR

1. Orice litigiu între doua sau mai multe Parti Contractante legat de interpretarea sau aplicarea prezentului Protocol, pe care Partile în litigiu nu l-au putut regla prin negocieri sau în alt mod, va fi supus arbitrajului daca oricare din Partile Contractante în litigiu o cere si va fi, în acest scop, transmis unuia sau mai multor arbitri alesi de comun acord de catre Partile in litigiu. Daca, in trei luni de la data solicitarii arbitrajului, Partile in litigiu n-au ajuns sa se înțeleaga asupra alegerii unuia sau mai multor arbitri, oricare din aceste Parti va putea sa solicite Secretarul General al



Organizatiei Natiunilor Unite sa desemneze un arbitru unic caruia sa-i fie transmis diferendul pentru decizie.

2. Sentinta arbitrului sau arbitrilor desemnati conform paragrafului 1 de mai sus va fi obligatorie pentru Partile Contractante in litigiu.

Articolul 12

REZERVE

Orice stat va putea, din momentul în care va semna prezentul Protocol sau va depune instrumentul sau de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, sa notifice depozitarului ca nu se considera legat prin articolul 11 din prezentul Protocol.

Articolul 13

PROCEDURA DE AMENDARE A PROTOCOLULUI

1. Prezentul Protocol va putea fi amendat conform procedurii definite în prezentul articol, exceptie facand cazurile prezentate la articolele 14 si 15.

2. La solicitarea unei Parti Contractante, orice amendament la prezentul Protocol propus de aceasta Parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizatiei Natiunilor Unite.

3. Daca este adoptat cu majoritate de doua treimi din Partile Contractante prezente si cu drept de vot, amendamentul va fi comunicat pentru acceptare tuturor Partilor Contractante de catre Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.

4. Orice propunere de amendament care va fi comunicata conform dispozitiilor paragrafului 3 din prezentul articol va intra în vigoare pentru toate Partile Contractante la trei luni dupa expirarea unei perioade de douasprezece luni de la data comunicarii, cu conditia ca în cursul acestei perioade de douasprezece luni nici o obiectie la propunerea de amendament sa nu fi fost notificata la Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite de catre un stat care este Parte Contractanta.

5. Daca in conformitate cu dispozitiile paragrafului 4 din prezentul articol a fost notificata o obiectie la propunerea de amendament, se va considera ca amendamentul nu a fost acceptat si nu va avea absolut nici un efect.

Articolul 14

PROCEDURA DE AMENDARE LA ANEXELE I SI II

1. Anexele I si II din prezentul Protocol vor putea fi amendate conform procedurii definite în prezentul articol.

2. La solicitarea unei Parti Contractante, orice amendament la Anexele I si II propus de aceasta Parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizatiei Natiunilor Unite.
3. Daca este adoptata de majoritatea Partilor Contractante prezente si cu drept de vot, propunerea de amendament va fi comunicata pentru acceptare Partilor Contractante direct interesate de catre Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite. In sensul prezentului articol, o Parte Contractanta va fi considerata ca fiind direct interesata daca, în cazul includerii unui nou tronson de cale navigabila interioara sau a unui terminal, sau în cazul modificarii acestui tronson sau terminal, teritoriul sau este traversat de acest tronson de cale navigabila interioara sau este direct racordata la acest terminal sau daca acest terminal este situat pe teritoriul sau.
4. Orice propunere de amendament comunicata conform dispozitiilor paragrafelor 2 si 3 din prezentul articol va fi considerata acceptata daca, in sase luni dupa data comunicarii sale de catre depozitar, nici o Parte Contractanta direct interesata nu a notificat obiectia sa la amendamentul propus la Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.
5. Orice amendament astfel acceptat va fi comunicat de Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite tuturor Partilor Contractante si va intra în vigoare la trei luni dupa data comunicarii de catre depozitar.
6. Daca în conformitate cu dispozitiile paragrafului 4 din prezentul articol a fost notificata o obiectie la amendamentul propus, se va considera ca amendamentul nu a fost acceptat si nu va avea absolut nici un efect.
7. Depozitarul va fi informat rapid de catre secretariatul Comisiei Economice pentru Europa asupra Partilor Contractante care sunt direct interesate de o propunere de amendament.

Articolul 15

PROCEDURA DE AMENDARE LA ANEXA III

1. Anexa III la prezentul Protocol va putea fi amendata conform procedurii definite in prezentul articol.
2. La solicitarea unei Parti Contractante, orice amendament la Anexa III propus de aceasta parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizatiei Natiunilor Unite.
3. Daca este adoptat cu majoritate de doua treimi din Partile Contractante prezente si cu drept de vot, amendamentul propus va fi comunicat pentru acceptare tuturor Partilor Contractante de catre Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.

4. Orice amendament propus comunicat în conformitate cu paragraful 3 al acestui articol va fi considerat acceptat numai dacă, în termen de șase luni de la data comunicării, o cincime sau mai mult din Partile Contractante nu au notificat la Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite obiecțiile lor la amendamentul propus.

5. Orice amendament acceptat conform paragrafului 4 din prezentul articol va fi comunicat de către Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite tuturor Partilor Contractante și va intra în vigoare la trei luni după data comunicării pentru toate Partile Contractante cu excepția celor care au notificat la Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite obiecțiile lor la amendamentul propus în cele șase luni care au urmat de la data comunicării, conform paragrafului 4 din prezentul articol.

6. Dacă o cincime sau mai mult din Partile Contractante au notificat o obiecție la amendamentul propus conform paragrafului 4 din prezentul articol, se va considera că amendamentul nu a fost acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

Articolul 16

DENUNTARE

1. Orice Parte Contractantă va putea să denunțe prezentul Protocol prin notificare scrisă adresată Secretarului General al Organizației Națiunilor Unite.
2. Denunțarea va intra în vigoare la un an după data primirii acestei notificări de către Secretarul General.
3. Orice Parte Contractantă care încetează să fie parte la Acordul European din 1991 privind marile linii de transport combinat internațional și instalațiile conexe (AGTC) încetează la aceeași dată să fie Parte la prezentul protocol.

Articolul 17

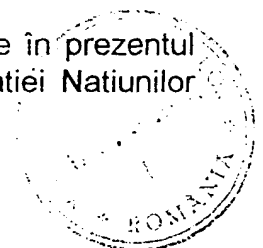
TERMINARE

Dacă, după intrarea în vigoare a prezentului Protocol, numărul statelor care sunt Parti Contractante se reduce la mai puțin de cinci în timpul unei perioade oarecare de douăsprezece luni consecutiv, prezentul Protocol își va înceta valabilitatea la douăsprezece luni începând cu data la care al cincilea stat a încetat să mai fie Parte Contractantă.

Articolul 18

NOTIFICARI ȘI ALTE COMUNICĂRI ALE DEPOZITARULUI

În plus față de notificările și comunicările care sunt specificate în prezentul Protocol, funcțiile de depozitar ale Secretarului General al Organizației Națiunilor



Unite vor fi cele care sunt specificate in partea a VII-a a Conventiei de la Viena privind legea tratatelor, incheiata la Viena la 23 mai 1969.

Articolul 19

TEXTE AUTENTICE

Originalul prezentului Protocol, ale carui texte in limbile engleza, franceza si rusa sunt in mod egal autentice, va fi depus la Secretarul General al Organizatiei Natiunilor Unite.

PENTRU CARE, subsemnatii, deplin autorizati în acest scop, au semnat prezentul Protocol.

INCHEIAT la Geneva, la 17 ianuarie 1997.

Anexa I

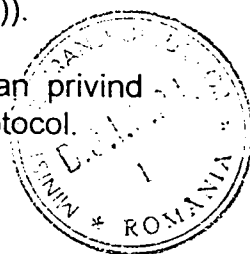
CAI NAVIGABILE IMPORTANTE PENTRU TRANSPORTUL INTERNATIONAL COMBINAT */

Numerotarea cailor navigabile de importanta internationala

1. Toate caile navigabile interioare importante pentru transportul combinat international sunt identificate prin literele "C-E" urmate de un numar de doua, patru sau sase cifre. **/
2. Principalele elemente ale retelei de cai navigabile interioare C-E vor purta numere de doua cifre, iar bratele lor principale si secundare ("bratele bratelor") vor purta respectiv numere cu patru si sase cifre.
3. Arterele navigabile interioare principale orientate sensibil nord-sud, care deservesc porturi maritime si leaga bazine maritime poarta numerele 10, 20, 30, 40 si 50 in ordine crescatoare de la vest la est.
4. Arterele navigabile interioare principale orientate in principal spre directia vest-est care taie trei sau mai multe artere principale mentionate la paragraful 3 de mai sus poarta numerele 60, 70, 80 si 90 in ordine crescatoare de la nord la sud.
5. Celelalte cai navigabile interioare principale vor purta numere cu doua cifre cuprinse intre numerele celor doua artere navigabile interioare principale, asa cum sunt mentionate in functie de caz la paragrafele 3 sau 4 de mai sus, intre care sunt situate.
6. In cazul bratelor principale si secundare, primele doua sau patru cifre corespund arterelor de rang mai ridicat din reseaua cailor navigabile interioare; ultimele doua corespund bratelor individuale numerotate in ordine crescatoare de la inceputul catre sfarsitul arterei de rangul cel mai ridicat, conform tabelului de mai jos. Numerele pare sunt utilizate pentru bratele situate pe partea dreapta si numerele impare pentru cele situate pe partea stânga.

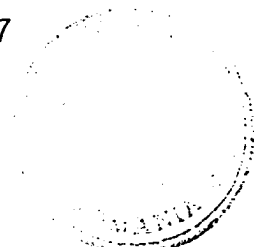
*/ Sunt considerate ca importante pentru transportul combinat international caile navigabile interioare care sunt utilizate in mod curent in cadrul transportului combinat international regulat, care servesc ca furnizor de linii pentru transportul international sau daca se prevede ca acestea sa devina într-un viitor apropiat importante pentru transportul combinat international (vezi articolul 1, par. b)).

**/ Caile navigabile interioare C-E sunt indicate in Acordul European privind marile cai navigabile de importanta internationala (AGN) si in prezentul protocol.



**CAI NAVIGABILE DE IMPORTANTA PENTRU TRANSPORT INTERNATIONAL
COMBINAT REGULAT**

<u>SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA</u>	<u>NUMARUL CAII C-E</u>
(1) Franta	
Dunkerque-Arleux-Conde sur Escaut	C-E 01
Deule	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E 02
Sena-Conexiunea de Nord	
(Compiegne-Arleux) (planificat)	C-E 05
Rhone	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Canalul Rhone la Sete	C-E 10-011
Lyon-St.Jean de Losne	C-E 10
(St.Jean de Losne-Mulhouse) (planificat)	C-E 10
Rin	
(Bale-) Strasbourg	C-E 10
Sena	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiegne	C-E 80
(Compiegne-Toul) (planificat)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray sur Seine	C-E 80-04
Moselle	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80
(2) Belgia	
Haute Meuse	C-E 01
Marea Nordului-Leie	C-E 02, C-E 07
Canalul Gent-Terneuzen	C-E 03



<u>SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA</u>	<u>NUMARUL CAII C-E</u>
Legatura Schelde-Rin	C-E 03, C-E 06
Canalul Bruxelles-Rupel	C-E 04
Bovenschede	C-E 05
Canalul Albert	C-E 05
(3) Olanda	
Canalul Juliana	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Canalul Sud Beveland	C-E 03
Hollands Diep	C-E 06
Legatura Schelde-Rin	C-E 06
Waal	C-E 10
Rin	C-E 10
Canalul Amsterdam-Rin	C-E 11
Canalul Maas-Waal	C-E 12
Canalul Twenthe	C-E 70
Lek	C-E 70
(4) Germania	
Rin (Strasbourg)-Karlsruhe-Granita Olanda-Germania	C-E 10
Canalul Wesel-Datteln	C-E 10-01
Canalul Datteln-Hamm (partea de vest)	C-E 10-01
Canalul Rin-Herne	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07



<u>SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA</u>	<u>NUMARUL CAII C-E</u>
Canalul Dortmund-Ems (sudul canalului Mittelland inclusiv Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elba	C-E 20
Elba-Seitenkanal	C-E 20-02
(4) Germania (continuare)	
Calea navigabila Hohensaaten-Fridrichsthaler, Oderul de vest	C-E 31
Canalul Mittelland (inclusiv legatura Madeburg)	C-E 70
Calea navigabila Elba-Havel	C-E 70
Calea navigabila Havel-Oder	C-E 70
Calea navigabila Untere Havel (inclusiv cateva canale din cadrul Berlinului)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Canalul Main-Dunare	C-E 80
Dunare	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) Elvetia	
Rin Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
(6) Republica Ceha	
Elba	C-E 20
Vltava	C-E 20-06



<u>SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA</u>	<u>NUMARUL CAII C-E</u>
[Morava] (planificat)	C-E 20 C-E 30
(7) Slovacia	
Dunarea	C-E 80
Vah	C-E 81
[Morava] (planificat)	C-E 20 C-E 30
(8) Austria	
Dunarea	C-E 80
(9) Polonia	
Odra (de la gura canalului Gliwice)	C-E 30
Wisla (de la Gdansk la Warszawa)	C-E 40
(10) Ungaria	
Dunarea	C-E 80
(11) Croatia	
Dunarea	C-E 80
[Canalul Dunare-Sava] (planificat)	C-E 80-10
Drava (de la gura lui Osijek)	C-E 80-08
Sava (de la gura lui Sisak)	C-E 80-12
(12) Iugoslavia	
Dunarea	C-E 80



<u>SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA</u>	<u>NUMARUL CAII C-E</u>
(13) Bulgaria	
Dunarea	C-E 80
(14) România	
Dunarea	C-E 80
Canalul Dunare-Marea Neagra	C-E 80-14
(15) Federatia Rusa	
St. Petersburg-ecluza Rybinsk (calea navigabila Volga-Baltica, rezervorul Rybinsk)	C-E 50
Ecluza Rybinsk-Astrakhan (raul Volga)	C-E 50
Rybinsk-Moscova (raul Volga, canalul imeni Moscova, raul Moscova)	C-E 50-02
Vytegra-Petrozavodsk (Lacul Onega)	C-E 60
Gura de varsare a raului Kama-Perm (raul Kama)	C-E 50-01
Azov-Krasnoarmeisk (raul Don, Volga-canalul Don)	C-E 90
(16) Ucraina	
Dunarea	C-E 80
Dunare-Bratul Chilia	C-E 80-09
Nipru (de la gura la Kiev)	C-E 40

Rute costiere

Ruta costiera de la Gibraltar catre nord de-a lungul coastei Portugaliei, Spaniei, Frantei, Belgiei, Olandei si Germaniei, via Canalul Kiel, de-a lungul coastei Germaniei, Poloniei, Lituaniei, Estoniei si Rusiei pana la calea navigabila Sankt-Petersburg-Volgo-Baltijskiy, canalul Belomrsko-Baltijskiy, de-a lungul coastei Marii Albe pana la Arkhangelsk, impreuna cu caile navigabile interioare care sunt accesibile doar de la aceasta ruta.

C-E 60



SECTIUNEA DE CALE NAVIGABILA

NUMARUL CAII C-E

Ruta costiera de la Gibraltar catre sud de-a lungul C-E 90
coastelor Spaniei, Frantei, Italiei, Greciei, Turciei,
Bulgariei, Romaniei si Ucrainei de-a lungul coastei
sudice a Crimei pana la Azov, via raul Don pana la
Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, impreuna cu
caile navigabile interioare care sunt accesibile doar
de la aceasta ruta.



Anexa II

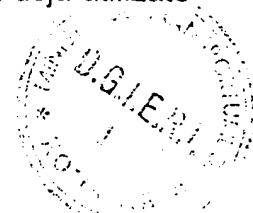
TERMINALE IN PORTURI DE IMPORTANTA PENTRU TRANSPORTUL COMBINAT INTERNATIONAL */

Numerotarea terminalelor din porturile cailor navigabile interioare

Toate terminalele porturilor de pe caile navigabile interioare de importanta pentru transportul combinat international vor avea numere constand din numarul caii navigabile careia ii apartin urmat de o liniuta de unire si de doua cifre corespunzatoare unui port pe o anumita cale navigabila, numerotate în ordine de la vest la est si de la nord spre sud.

Terminalele din porturile cailor navigabile continute in Acordul European pe Principalele Cai Navigabile Interioare de Importanta Internationala (AGN) si in acest Protocol vor fi precedate de literele "C-P"; terminalele importante doar pentru transportul combinat international si deci continute numai in acest Protocol vor fi precedate de litera "C".

*/ Terminalele sunt considerate de importanta pentru transportul combinat international daca ele formeaza impreuna cu respectivele cai navigabile si rutele costiere o retea coerenta pentru transportul combinat, si daca ele sunt deja utilizate pentru transportul combinat.



Lista terminalelor din porturi

(1) Franta

C-P 01-01	Dunquerque (Canalul Dunquerque-Valenciennes, 20.5 km)
C-P 02-03	Lille (Deule, 42.0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rin, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saone) (Saone, respectiv 230,0 km, 296,0 km si 335,0 km)
C-P 10-44	Lyon (Saone, 375,0 km)
C-P 80-04-01	Portul Autonom Paris: Gennevilliers (Sena, 194,7 km); Bonneuil-Vigneux (Sena, 169,7 km); Evry (Sena, 137,8 km); Melun (Sena, 110,0 km); Limaing-Porcheville (Sena, 109,0 km); Montereau (Sena, 67,4 km); Nanterre (Sena, 39,4 km); Bruyeres-sur-Oise (Oise, 96,9 km); St. Ouen-l'Aumone (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).

(2) Belgia

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km);
C-P 01-04	Liege (Meuse, 113,7 km);
C-P 02-01	Zeebrugge (Marea Nordului);
C-P 03-04	Gent (Canalul Terneuzen-Gent, 4,6 km);
C-P 04-05	Bruxelles (Canalul Bruxelles-Rupel, 62,0 km);
C-P 04-05-02	Willebroek (Canalul Bruxelles-Rupel, 34,0 km);
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35,7 km);
C-P 05-03	Meerhout (Canalul Albert, 80,7 km);
C-P 06-01	Antwerpen (Schelde, 102,9 km).



(3) Olanda

C-P 10-01 Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002,5 km);
C-P 11-03 Amsterdam (Noordzeekanaal, 20,6 km);
C-P 12-01 Nijmegen (Waal, 884,6 km).

(4) Germania

C-P 10-04 Emmerich (Rin, 852,0 km);
C-P 10-12 Duisburg-Ruhrort Hafen (Rin, 774,0 km);
C-P 10-14 Dusseldorf (Rin, 743,0 km);
C-P 10-15 Neuss (Rin, 740,0 km);
C-P 10-18 Koln (Rin, 688,0 km);
C-P 10-24 Koblenz (Rin, 596,0 km);
C-P 10-29 Mannheim (Rin, 424,0 km);
C-P 10-32 Germersheim (Rin, 385,0 km);
C-P 10-33 Worth (Rin, 366,0 km);
C-P 10-34 Karlsruhe (Rin, 360,0 km);
C-P 14-01 Bremerhaven (Weser, 66,0-68,0km);
C-P 14-04 Bremen (Weser, 4,8-8,0 km);
C-P 20-04 Hamburg (Elba, 618,0-639,0 km); 1/
C-P 20-08 Magdeburger Hafen (Elba, 330,0 si 333,0 km); 1/
C-P 80-12 Mainz (Rin, 500,0 km);
C-P 80-31 Regensburg (Dunare, 2370,0-2378,0 km);
C-P 80-32 Deggendorf (Dunare, 2281,0-2284,0 km);
C 80-01 Passau (Dunare, 2228,0 km);

(5) Elvetia

C-P 10-09-02 Rheinhafen beider Basel (Rin, 159,38-169,95 km);

**(6) Republica
Ceha**

C-P 20-15 Decin (Elba, 92,2 si 94,2 km); 1/
C-P 20-16 Usti nad Labem (Elba, 75,3 si 72,5 km); 1/
C-P 20-17 Melnik (Elba, 3,0 km); 1/
C 20-01 Pardubice (Elba, 330,0 si 333,0 km); (planificat)
C-P 20-06-01 Praga (Vltava, 46,5 si 55,5 km);

(7) Slovacia

C-P 80-38 Bratislava (Dunare, 1865,4 km);
C-P 80-40 Komarno (Dunare, 1767,1 km);
C-P 80-41 Sturovo-JCP (Dunare, 1721,4 km);
C 81-01 Sered (Vah, 74,3 km);
C 81-02 Sala (Vah, 54,5 km);
C 20/30-01 Devinska Nova Ves (Morava, 4,0 km);



1/ Distanțele la porturi pe fluviul Elba sunt măsurate: în Germania – de la granita Ceha/Germana; în Cehia – de la confluența fluviilor Elba și Valtava la Melník

(8) Austria

C-P 80-33	Linz (Dunare, 2128,2-2130,6 km)
C-P 80-34	Linz-Voest (Dunare, 2127,2 km)
C-P 80-35	Enns-Ennsdorf (Dunare, 2111,8 km)
C-P 80-36	Krems (Dunare, 2001,5 km)
C-P 80-37	Viena (Dunare, 1916,8-1920,2 km)

(9) Polonia

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

(10) Ungaria

C-P 80-42	Budapesta (Dunare, 1640,0 km)
-----------	-------------------------------

(11) Croatia

C-P 80-47	Vukovar (Dunare, 1333,1 km)
C-P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
C-P 80-12-01	Slavonski Brod (Sava, 335,0 km)
C-P 80-12-02	Sisak (Sava, 577,0 km)

(12) Iugoslavia

(13) Bulgaria

C 80-01	Vidin (Dunare, 790,2 km)
C-P 80-56	Ruse (Dunare, 495,0 km)

(14) Romania

C-P 80-51	Turnu Severin (Dunare, 931,0 km)
C-P 80-57	Giurgiu (Dunare, 493,0 km)
C-P 80-58	Oltenita (Dunare, 430,0 km)
C-P 80-60	Braila (Dunare, 172,0-168,5 km)
C-P 80-61	Galati (Dunare, 157,0-145,4 km)

C-P 80-14-03 Constanta (Canalul Dunare-Marea Neagra, 64,0 km)

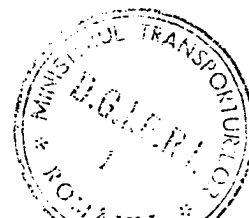
**(15) Federatia
Rusa**

C-P 50-01 Portul maritim Sankt Petersburg (Neva, 1397,0 km) 2/
C-P 50-02 Portul fluvial Sankt Petersburg (Neva, 1385,0 km) 2/
C-P 50-03 Podporozhie (Calea navigabila Volga-Baltica, 1045,0 km) 2/
C-P 50-04 Cherepovets (Calea navigabila Volga-Baltica, 540,0 km) 2/
C-P 50-05 Yaroslavl (Volga, 520,0 km) 2/
C-P 50-06 Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km) 2/
C-P 50-07 Kazan (Volga, 1313,0 km) 2/
C-P 50-08 Ulianovsk (Volga, 1541,0 km) 2/
C-P 50-09 Samara (Volga, 1746,0 km) 2/
C-P 50-10 Saratov (Volga, 2175,0 km) 2/
C-P 50-11 Volgograd (Volga, 2560,0 km) 2/
C-P 50-12 Astrakhan (Volga, 3051,0 km) 2/
C 50-01 Rybinsk (Volga, 433,0 km) 2/
C 50-02 Kineshma (Volga, 708,0 km) 2/
C 50-03 Tolyatti (Volga, 1675,0 km) 2/
C-P 50-02-01 Moscova Portul de Nord (Canal imeni Moscova, 42,0 km) 2/
C-P 50-02-02 Moscova Portul de Vest (Canal imeni Moscova, 32,0 km) 2/
C-P 50-02-03 Moscova Portul de Sud (Canal imeni Moscova, 0,0 km) 2/
C-P 50-01-01 Perm (Kama, 2269,0 km) 2/
C 50-01-01 Chaikovsky (Kama, 1933,0 km) 2/
C-P 90-03 Azov (Don, 3168,0 km) 2/
C-P 90-04 Rostov (Don, 3134,0 km) 2/
C-P 90-05 Oust Donetsk (Don, 2997,0 km) 2/
C 90-01 Volgodonsk (Don, 1868,0 km) 2/

(16) Ucraina

C-P 80-09-02 Chilia (Dunare-Bratul Chilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03 Oust-Dunajsk (Dunare-Bratul Chilia, 1,0 km)
C-P 40-05 Kiev (Nipru, 856,0 km)
C-P 40-09 Dnipropetrovsk (Nipru, 393,0 km)
C-P 40-12 Kerson (Nipru, 28,0 km)

2/ Distanta de la Moscova Portul de Sud.



Anexa III

CERINTE TEHNICE SI OPERATIONALE MINIMALE ALE CAILOR NAVIGABILE INTERIOARE EUROPENE DE IMPORTANTA PENTRU TRANSPORTUL COMBINAT INTERNATIONAL

(a) Caracteristici tehnice ale cailor navigabile C-E

Principalele caracteristici tehnice ale cailor navigabile C-E vor fi în general în conformitate cu clasificarea cailor navigabile europene precizata în Tabelul 1.

Pentru evaluarea diferitelor cai navigabile C-E, caracteristicile claselor Vb – VII vor fi utilizate, luând în considerare următoarele principii:

- (i) Clasa caii navigabile va fi determinata de dimensiunile orizontale ale navelor, barjelor si convoaielor împinse, si în primul rand de dimensiunea standardizata principala, si anume latimea lor;
- (ii) Valorile pentru clasa Vb în Tabelul 1 sunt considerate ca obiective minimale de atins în cadrul programelor relevante de dezvoltare a infrastructurii. Pentru noile cai navigabile interioare care vor fi utilizate pentru transportul combinat, un pescaj minim de 280 cm ar trebui sa fie asigurat;
- (iii) Urmatoarele cerinte minimale sunt considerate necesare în scopul de a face calea navigabila apta pentru transportul containerelor:

Navele pentru navigatia interioara, care au latimea de 11,4 m si o lungime de aproximativ 110 m, trebuie sa fie apte sa opereze cu trei sau mai multe randuri de containere; pe de alta parte, o lungime permisibila de 185 m trebuie asigurata convoaielor impinse, caz în care ele vor putea opera cu doua randuri de containere;

- (iv) Cand se vor moderniza caile navigabile existente si/ sau se vor construi altele noi, navele si convoaiile de dimensiuni mai mari vor trebui intotdeauna sa fie luate in considerare;
- (v) In scopul asigurarii unui transport de containere mai eficient, cea mai ridicata valoarea a inaltimei libere minimale sub poduri va trebui asigurata in concordanta cu nota 4 din Tabelul 1 1/;

1/ Daca, cu toate acestea, proportia containerelor goale depaseste 50%, trebuie luata în considerare o valoare pentru inaltimea minima sub poduri care este mai mare decat cea indicata in nota 4 la Tabelul 1.

- (vi) Pe caile navigabile cu niveluri fluctuante ale apei, valoarea pescajului recomandat va trebui sa corespunda aceleia a pescajului atins sau care depasit 240 de zile medie pe an (sau pentru 60% din perioada navigabila). Valoarea recomandata a înaltimii sub poduri (5,25; 7,00 sau 9,10 m) va trebui asigurata peste nivelul navigabil cel mai înalt, acolo unde este posibil si rezonabil economic;
- (vii) O clasa uniforma, pescaj si înaltime sub poduri trebuie asigurate fie pentru întreaga cale navigabila sau cel putin pentru sectiunea substantiala a acestuia;
- (viii) Acolo unde este posibil, parametrii cailor navigabile interioare adiacente vor trebui sa fie aceiasi sau similari;
- (ix) Cea mai ridicata valoare a pescajului (4,50 m) si înaltime libera minima (9,10 m) vor trebui asigurate pe toate sectiunile retelei care sunt direct conectate cu rutele costiere;
- (x) O înaltime libera sub poduri de minim 7,00 m trebuie asigurata pe caile navigabile care conecteaza porturi maritime importante cu zonele adiacente porturilor si care sunt adecvate transportului eficient de containere si traficului fluvio-maritim;
- (xi) Rutele costiere prezentate in Anexa I de mai sus sunt date in scopul de a asigura integritatea retelei cailor navigabile C-E în toata Europa si sunt destinate a fi utilizate, in sensul celor mentionate in acest Protocol, de nave fluvio-maritime ale caror dimensiuni trebuie, acolo unde este posibil si viabil economic, sa indeplineasca cerintele pentru unitati autopropulsate adecvate pentru navigatia pe caile navigabile interioare de clasa Vb si mai sus.

(b) Cerinte operationale minimale pentru caile navigabile C-E

Caile navigabile C-E vor trebui sa indeplineasca urmatoarele criterii operationale de baza in scopul de a fi apte sa asigure un trafic international sigur:

- (i) Un trafic corespunzator trebuie asigurat pe toata perioada de navigatie, cu exceptia intreruperilor mentionate mai jos;
- (ii) Perioada de navigatie poate fi mai scurta de 365 de zile numai in regiunile cu conditii climatice severe, unde mentinerea senalelor libere de gheata in anotimpul rece nu este posibila si deci o intrerupere de iarna este necesara. In aceste cazuri, trebuie fixate date pentru deschiderea si închiderea navigatiei. Durata intreruperii perioadei de navigatie cauzat de fenomene naturale cum sunt gheata, inundatiile, etc. trebuie redusa la minim prin masuri tehnice si organizatorice adecvate;
- (iii) Durata intreruperilor perioadei de navigatie pentru intretinerea normala a ecluzelor si altor lucrari hidrotehnice ar trebui redusa la minim. Utilizatorii caili navigabile vor fi informati, daca se intentioneaza efectuarea unor lucrari de întreținere, aspra datelor si duratei intreruperii navigatiei. In cazuri de defectare neprevazuta a ecluzelor

sau a altor facilitati hidrotehnice, sau altor evenimente de forta majora, durata intreruperilor trebuie limitata pe cat posibil luand toate masurile adecvate pentru remedierea situatiei;

- (iv) Nu se vor admite intreruperi în timpul perioadelor de ape mici. O limitare rezonabila a pescajului admis poate fi totusi permisa pe caile navigabile cu niveluri fluctuante ale apei. Oricum, un pescaj minim de 1,20 m trebuie asigurat in toate perioadele, cu pescajul recomandat sau caracteristic asigurat sau depasit pentru 240 zile pe an. In regiunile la care se face referire in subparagraful (ii) de mai sus, pescajul minim de 1,20 m trebuie asigurat pentru 60% din perioada de navigatie medie;
- (v) Orele de operare ale ecluzelor, ale podurilor rulante sau a altor lucrari de infrastructura vor fi astfel incat tot timpul navigatia sa poata fi asigurata in zilele lucratoare (24 ore), daca este fezabil economic. In cazuri specifice, exceptiile pot fi permise din motivele organizatorice si/sau tehnice. Orele de navigatie rezonabile vor trebui de asemenea sa fie asigurate in timpul sarbatorilor si la sfarsitul de saptamana.

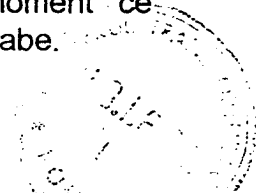
(c) Cerinte tehnice si operationale minimale pentru terminalele din porturi

Reteaua C-E de cai navigabile va fi completata de un sistem de terminale in porturile caili navigabile interioare. Fiecare terminal va îndeplini urmatoarele cerinte tehnice si operationale minimale:

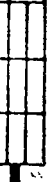
- (i) Va fi situat pe calea navigabila C-E;
- (ii) Va fi capabil sa primeasca nave sau convoaie impinse utilizate pe caile navigabile C-E relevante in conformitate cu clasa lor;
- (iii) Va fi conectat cu principalele drumuri si cai ferate (apartinand de preferinta retelei internationale a drumurilor si cailor ferate stabilite prin Acordul European asupra Arterelor Internationale Principale de Trafic (AGR), prin Acordul European asupra Liniilor Ferate Internationale Principale (AGC) si prin Acordul European asupra Liniilor Internationale Importante de Transport Combinat si Instalatii Conexe (AGTC));
- (iv) Capacitatea lor de manipulare instalata va trebui sa fie in jur de 30.000 la 40.000 TEU/an;
- (v) Vor trebui sa ofere conditii adecvate pentru dezvoltarea unei zone industriale portuare;
- (vi) Toate facilitatile necesare pentru operatiunile uzuale in traficul international trebuie sa fie disponibile;



- (vii) In scopul asigurarii protectiei mediului, facilitatile de receptie a deseurilor si gunoiului generat la bordul navelor, trebuie sa fie disponibile in porturile de importanta internationala;
- (viii) Transbordarea eficienta al containerelor si a altor unitati intermodale (lazi mobile, semi-trailere, vehicule rutiere de marfa, etc.) trebuie asigurata si o capacitate suficienta pentru depozitare intermediara a containerelor si echipament adecvat de manipulare a containerelor trebuie sa fie disponibile.
- (ix) Manipularea normala a containerelor trebuie sa fie facuta economic cu terminale specifice si adecvate transportului combinat;
- (x) In afara transbordarii propriu-zise de containere (in principal cu macarale tip container avand o capacitate de 15 la 20 unitati pe ora) un mare numar de alte servicii trebuie oferite de aceste terminale. Aceste servicii pot include organizarea de transporturi de containere mai departe, stocarea unitatilor goale ca si intretinerea si repararea containerelor avariate;
- (xi) Pentru serviciile Ro-Ro trebuie sa fie disponibile facilitati speciale, asa cum sunt rampe de incarcare, dane speciale si zone de parcare;
- (xii) Danele pentru navele fluviale utilizate in transportul combinat vor trebui sa asigure o adancime garantata de cel putin 2,80 m si este de dorit ca aceasta sa fie 3,50 m, o lungime adecvata pentru primirea navelor cu lungime mai mare de cel putin 110 m si o inaltime libera sub poduri egala cu aceea a cailor navigabile cu care se conecteaza.
- (xiii) Manipularea eficienta a incarcaturilor in terminale poate contribui substantial la atingerea eficientei serviciilor de transport combinat international, in special daca urmatoarele cerinte sunt îndeplinite:
 - perioada de la ultimul timp de acceptare a marfurilor pana la plecarea navelor si de la sosirea navelor pana la începerea descarcarii containerelor nu trebuie sa depaseasca o ora, doar daca dorinta clientilor in ceea ce priveste timpul de acceptare sau dispunerea bunurilor poate fi stabilit cu alte mijloace;
 - perioadele de asteptare pentru vehiculele rutiere care livreaza sau colecteaza unitati de incarcare trebuie sa fie cat mai scurte posibil (20 de minute maximum);
Aceste cerinte pot fi îndeplinite prin aranjament adecvat si dimensionarea diferitelor elemente ale terminalului de transbordare (vezi (viii));
- (xiv) Zonele functionale individuale ale terminalului sunt compuse dintr-un numar de componente de sistem. In scopul obtinerii unui terminal de transbordare optim din toate punctele de vedere, este necesar sa se asigure dimensiuni echilibrate pentru componentele sistemelor individuale, din moment ce eficienta terminalului este determinata de componentele cele mai slabe.



Tabelul 1*/
CLASIFICAREA CAILOR NAVIGABILE EUROPENE DE IMPORTANTA INTERNATIONALA PENTRU TRANSPORTUL COMBINAT **/

Tipul cailor navigabile interioare	Clasele naviga- bile	Nave cu motor si barje					Convoaie impinse					Simbo- luri grafice pe harta		
		Tipul navei: Caracteristici generale					Tipul convoiului: Caracteristici generale							
		Destina- tie	Lungime maxima L(m)	Latime maxima B(m)	Pescaj 5/ d(m)	Tonaj T(t)	Lungime L(m)	Latime B(m)	Pescaj 5/ d(m)	Tonaj T(t)	Inaltimea minima sub poduri 2/ H(m)			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
	Vb	Vasele pentru Rin	95-110	11,4	2,50- 2,80	1.500- 3.000		172-185 1/	11,4	2,50- 4,50	3.200- 6.000	5,25 sau 7,00 sau 9,10 4/		
	Vla							95-110 1/	22,8	2,50- 4,50	3.200- 6.000	7,00 sau 9,10 4/		
	Vlb	3/	140	15,0	3,90			185-195 1/	22,8	2,50- 4,50	6.400- 12.000 0	7,00 sau 9,10 4/		
	Vlc							270-280 1/	22,8	2,50- 4,50	9.600- 18.000 0	9,10 4/		
	Vlc							195-200 1/	33,0- 34,2 1/	2,50- 4,50	9.600- 18.000 0	9,10 4/		
	VII							275-285 6/	33,0- 34,2 1/	2,50- 4,50	14.50 0- 27.00 0	9,10 4/		

PORTANȚĂ INTERNAȚIONALĂ

DE IMPORTANTA INTERNATIONALA

Aceasta clasificare este conforma cu clasificarea data in Anexa III a Acordului European pe Principalele Cai Navigabile de Importanta Internationala (AGN) din 19 Ianuarie 1996.

**/ Clasele I - Va nu sunt mentionate, fiind de importanta regionala sau nefiind relevante pentru transportul combinat.



Note la Tabelul 1

1/ Prima cifra ia in considerare situatiile existente, in timp ce a doua reprezinta atat dezvoltarile ulterioare, cat si, in unele cazuri, situatiile existente.

2/ Permite o distanta minima libera de 0,30 m intre cel mai inalt punct al structurii navei sau incarcaturii acesteia si un pod.

3/ Permite dezvoltarile viitoare prevazute in navigatia Ro-Ro, containerizata si fluvio-maritima.

4/ Verificat pentru transportul containerizat:

- 5,25 m pentru navele care transporta 2 randuri de containere;
- 7,00 m pentru navele care transporta 3 randuri de containere;
- 9,10 m pentru navele care transporta 4 randuri de containere;

50% din containere pot fi goale sau se utilizeaza balastul.

5/ Valoarea pescajului pentru o anume cale navigabila interioara va fi determinat in conformitate cu conditiile locale.

6/ Convoaiele compuse dintr-un numar mare de barje pot, de asemenea, sa fie utilizate pe cateva sectiuni ale cailor navigabile de clasa VII. In acest caz, dimensiunile orizontale pot depasi valorile aratate in tabel.

