

DOCUMENT INFORMATION

FILE NAME : Ch\_XI\_E\_2\_a

VOLUME : VOL-1

CHAPTER : Chapter XI. Transport and Communications E.  
Multimodal Transport

TITLE : 2. a). Protocol on Combined Transport on Inland  
Waterways to the European Agreement on Important  
International Combined Transport Lines and Related  
Installations (AGTC) of 1991. Geneva, 17 January



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

---

PROTOCOLE  
À L'ACCORD EUROPÉEN DE 1991 SUR LES GRANDES LIGNES DE  
TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS  
CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ  
PAR VOIE NAVIGABLE

---

ПРОТОКОЛ  
О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ  
ВОДНЫМ ПУТЯМ К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ 1991 ГОДА  
О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ  
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ  
ОБЪЕКТАХ (СЛКП)



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



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

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international transport of goods,

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

CONSCIOUS of the adverse environmental consequences such developments might have,

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Protocol:

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

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

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

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

(c) The term "related installations" shall refer to terminals in ports which are of importance for international combined transport, providing for the transshipment of containers and other intermodal transport units (swap-bodies, semi-trailers, goods road vehicles, etc.) used in combined transport between inland water vessels and sea, road and rail transport.

## Article 2

### DESIGNATION OF THE NETWORK

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

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

Article 3

TECHNICAL AND OPERATIONAL MINIMUM REQUIREMENTS

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

Article 4

ANNEXES

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

CHAPTER II

FINAL PROVISIONS

Article 5

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

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

Article 6

SIGNATURE

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

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

Article 7

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

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

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

### Article 8

#### ACCESSION

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

### Article 9

#### ENTRY INTO FORCE

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

### Article 10

#### LIMITS TO THE APPLICATION OF THE PROTOCOL

1. Nothing in this Protocol shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.
2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.



## Article 11

### SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Protocol and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.
2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

## Article 12

### RESERVATIONS

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

## Article 13

### AMENDMENT OF THE PROTOCOL

1. This Protocol may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 14 and 15.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Protocol shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.

5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

#### Article 14

##### AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

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

6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

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

#### Article 15

#### AMENDMENT OF ANNEX III

1. Annex III to this Protocol may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to Annex III shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the proposed amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one fifth or more of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.

5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which have already notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment within the period of six months following the date of its communication according to paragraph 4 of this article.

6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

## Article 16

### DENUNCIATION

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

## Article 17

### TERMINATION

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

## Article 18

### NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Protocol may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded at Vienna on 23 May 1969.

Article 19

**AUTHENTIC TEXTS**

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

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

Done at Geneva on the seventeenth day of January 1997.

## Annex I

### **INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT\***

#### Numbering of inland waterways of international importance

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

---

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

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

**EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR REGULAR  
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT**

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
<b>(1) <u>France</u></b>	
Dunkerque-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
<b>Deûle</b>	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E 02
<b>Seine-North connection</b>	
[Compiègne-Arleux] (planned)	C-E 05
<b>Rhone</b>	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Canal du Rhône à Sète	C-E 10-011
Lyon-St.Jean de Losne	C-E 10
[St.Jean de Losne-Mulhouse] (planned)	C-E 10
<b>Rhine</b>	
(Bâle-) Strasbourg	C-E 10
<b>Seine</b>	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (planned)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
<b>Moselle</b>	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80

Inland waterway section

C-E waterway number

(2) Belgium

Haute Meuse	C-E 01
Mer du Nord-Leie	C-E 02, C-E 07
Gent-Terneuzen Kanaal	C-E 03
Schelde-Rijn Link	C-E 03, C-E 06
Bruxelles-Rupel Kanaal	C-E 04
Bovenshelde	C-E 05
Albert Kanaal	C-E 05

(3) Netherlands

Juliana-Canal	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Sud Beveland-Canal	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Schelde-Rijn-Link	C-E 06
Waal	C-E 10
Rijn	C-E 10
Amsterdam-Rijn-Canal	C-E 11
Maas-Waal-Canal	C-E 12
Twenthe-Canal	C-E 70
Lek	C-E 70



Inland waterway sectionC-E waterway number**(4) Germany**

Rhein (Strasbourg)-Karlsruhe- Dutch/German Border	C-E 10
Wesel-Datteln-Canal	C-E 10-01
Datteln-Hamm-Canal (Western part)	C-E 10-01
Rhein-Herne-Canal	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Dortmund-Ems-Canal (south of Mittelland-Canal, incl. Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02
Hohensaaten-Friedrichsthaler waterway, Westoder	C-E 31
Mittelland-Canal (incl. Magdeburg link)	C-E 70
Elbe-Havel waterway	C-E 70
Havel-Oder waterway	C-E 70
Untere Havel waterway (incl. some canals within Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)

**Inland waterway section****C-E waterway number**

Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Main-Donau-Canal	C-E 80
Donau	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) <b><u>Switzerland</u></b>	
Rhein Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
(6) <b><u>Czech Republic</u></b>	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (planned)	C-E 20 C-E 30
(7) <b><u>Slovakia</u></b>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (planned)	C-E 20 C-E 30
(8) <b><u>Austria</u></b>	
Danube	C-E 80

Inland waterway section

C-E waterway number

(9) Poland

Odra  
(from the mouth to Gliwice Canal) C-E 30

Wisla  
(from Gdańsk to Warszawa) C-E 40

(10) Hungary

Danube C-E 80

(11) Croatia

Danube C-E 80

[Danube-Sava Canal] (planned) C-E 80-10

Drava  
(from the mouth to Osijek) C-E 80-08

Sava  
(from the mouth to Sisak) C-E 80-12

(12) Yugoslavia

Danube C-E 80

(13) Bulgaria

Danube C-E 80

Inland waterway section

C-E waterway number

(14) Romania

Danube	C-E 80
Danube-Black Sea-Canal	C-E 80-14

(15) Russian Federation

St. Petersburg - Rybinsk Lock (Volga-Baltic waterway, Rybinsk Reservoir)	C-E 50
Rybinsk Lock - Astrakhan (r. Volga)	C-E 50
Rybinsk - Moscow (r. Volga, Kanal imeni Moskvyy, r. Moskva)	C-E 50-02
Vytegra - Petrozavodsk (Lake Onega)	C-E 60
Mouth of r. Kama - Perm (r. Kama)	C-E 50-01
Azov - Krasnoarmeisk (r. Don, Volga-Don Canal)	C-E 90

(16) Ukraine

Danube	C-E 80
Danube-Kilia arm	C-E 80-09
Dnipro (from mouth to Kyiv)	C-E 40

Inland waterway section

C-E waterway number

Coastal routes

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

C-E 60

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

C-E 90

## Annex II

### **TERMINALS IN PORTS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT\***

#### Numbering of terminals in inland waterway ports

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

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

---

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

## List of terminals in ports

### (1) France

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

### (2) Belgium

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

### (3) Netherlands

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

(4) **Germany**

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

(5) **Switzerland**

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

(6) **Czech Republic**

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

---

<sup>1</sup> Distances to ports on the river Elbe are measured: in Germany - from the Czech/German State border; in the Czech Republic - from the junction of rivers Elbe and Vltava at Mělník.



(7) **Slovakia**

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

(8) **Austria**

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

(9) **Poland**

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

(10) **Hungary**

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

(11) **Croatia**

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

(12) **Yugoslavia**

(13) **Bulgaria**

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

(14) **Romania**

C-P 80-5i Turnu Severin (Danube, 931.0 km)  
C-P 80-57 Giurgiu (Danube, 493.0 km)  
C-P 80-58 Oltenitza (Danube, 430.0 km)  
C-P 80-60 Braila (Danube, 172.0-168.5 km)  
C-P 80-61 Galati (Danube, 157.0-145.4 km)  
C-P 80-14-03 Constanta (Danube-Black Sea Canal, 64.0 km)

(15) **Russian Federation**

C-P 50-01 Sankt-Peterburg sea port (Neva, 1397.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-02 Sankt-Peterburg river port (Neva, 1385.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-03 Podporozhie (Volgo-Baltijskiy Waterway, 1045.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-04 Cherepovets (Volgo-Baltijskiy Waterway, 540.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-05 Yaroslavl (Volga, 520.0 km)<sup>c</sup>  
C-P 50-06 Nizhniy Novgorod (Volga, 907.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-07 Kazan (Volga, 1313.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-08 Ulianovsk (Volga, 1541.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-09 Samara (Volga, 1746.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-10 Saratov (Volga, 2175.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-11 Volgograd (Volga, 2560.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-12 Astrakhan (Volga, 3051.0 km)<sup>2</sup>  
C 50-01 Rybinsk (Volga, 433.0 km)<sup>2</sup>  
C 50-02 Kineshma (Volga, 708.0 km)<sup>2</sup>  
C 50-03 Tolyatti (Volga, 1675.0 km)<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Distance from Moskva Southern Port.

C-P 50-02-01 Moskva Northern Port (Kanal imeni Moskvyy, 42.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-02-02 Moskva Western Port (Kanal imeni Moskvyy, 32.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-02-03 Moskva Southern Port (Kanal imeni Moskvyy, 0.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-01-01 Perm (Kama, 2269.0 km)<sup>2</sup>  
C 50-01-01 Chaikovsky (Kama, 1933.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 90-03 Azov (Don, 3168.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 90-04 Rostov (Don, 3134.0 km)<sup>2</sup>  
C-P 90-05 Oust-Donetsk (Don, 2997.0 km)<sup>2</sup>  
C 90-01 Volgodonsk (Don, 1868.0 km)<sup>2</sup>

(16) **Ukraine**

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

### Annex III

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

### **(a) Technical characteristics of C-E waterways**

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

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

- (i) The class of a waterway shall be determined by the horizontal dimensions of motor vessels, barges and pushed convoys, and primarily by the main standardized dimension, namely their beam or width;
- (ii) The values for Class Vb in Table 1 are to be regarded as important minimum objectives to be reached within the framework of relevant infrastructure development programmes. For new inland waterways to be utilized for combined transport a minimum draught of 280 cm should be ensured;
- (iii) The following minimum requirements are considered necessary in order to make a waterway suitable for container transport:  
  
inland navigation vessels with a width of 11.4 m and a length of approximately 110 m must be able to operate with three or more layers of containers;  
otherwise a permissible length of pushed convoys of 185 m should be ensured, in which case they could operate with two layers of containers;
- (iv) When modernizing existing waterways and/or building new ones, vessels and convoys of greater dimensions should always be taken into account;















- (v) In order to ensure more efficient container transport, the **highest possible bridge clearance value** should be ensured in accordance with footnote 4 of Table 1<sup>1</sup>
- (vi) On waterways with fluctuating water levels, the value of the recommended draught should correspond to the draught reached or exceeded for 240 days on average per year (or for 60% of the navigation period). The value of the recommended height under bridges (5.25, 7.00 or 9.10 m) should be ensured over the highest navigation level, where possible and economically reasonable;
- (vii) A uniform class, draught and height under bridges should be ensured either for the whole waterway or at least for substantial sections thereof;
- (viii) Where possible, the parameters of adjacent inland waterways should be the same or similar;
- (ix) The highest draught (4.50 m) and minimum bridge clearance (9.10 m) values should be ensured on all parts of the network that are directly connected with coastal routes;
- (x) A minimum bridge clearance of 7.00 m should be ensured on waterways that connect important sea ports with the hinterland and are suitable for efficient container and river-sea traffic;
- (xi) Coastal routes listed in Annex I above are intended to ensure the integrity of the C-E waterways' network throughout Europe and are meant to be used, within the meaning of this Protocol, by river-sea vessels whose dimensions should, where possible and economically viable, meet the requirements for self-propelled units suitable for navigating on inland waterways of classes Vb and above.

---

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

Table I\*

CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE FOR COMBINED TRANSPORT\*\*

Type of inland waterway	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges						Pushed convoys						Minimum height under bridge <sup>2</sup> H(m)	Graphical symbols on maps		
		Type of vessel: General characteristics			Type of convoy: general characteristics			Length L(m)	Beam B(m)	Draft <sup>3</sup> d(m)	Tonnage T(t)	Length L(m)	Beam B(m)			Draft <sup>3</sup> d(m)	Tonnage T(t)
		Designation	Maximum length L(m)	Maximum beam B(m)	Draft <sup>3</sup> d(m)	Tonnage T(t)	Designation										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
	Vb	Large Rhine vessels	95-110	11.4	2.50-2.80	1,500-3,000		172-185 <sup>1</sup>	11.4	2.50-4.50	3,200-6,000	5.25 or 7.00 or 9.10 <sup>4</sup>					
	VVa							95-110 <sup>1</sup>	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000	7.00 or 9.10 <sup>4</sup>					
	VVb	3	140	15.0	3.90			185-195 <sup>1</sup>	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000	7.00 or 9.10 <sup>4</sup>					
	VVc						 	270-280 <sup>1</sup> 195-200 <sup>1</sup>	22.8 33.0-34.2 <sup>1</sup>	2.50-4.50 2.50-4.50	9,600-18,000 9,600-18,000	9.10 <sup>4</sup>	 				
	VII						 	275-285	31.0-31.2 <sup>1</sup>	2.50-4.50	14,500-27,000	9.10 <sup>4</sup>	 				

OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

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

\*\* Classes I-Va are not mentioned, being of regional importance or of no relevance for combined transport.

## **Footnotes to Table 1**

<sup>1</sup> The first figure takes into account the existing situations, whereas the second one represents both future developments and, in some cases, existing situations.

<sup>2</sup> Allows for a safety clearance of about 0.30 m between the uppermost point of the vessel's structure or its load and a bridge.

<sup>3</sup> Allows for expected future developments in ro-ro, container and river-sea navigation.

<sup>4</sup> Checked for container transport:

5.25 m for vessels transporting 2 layers of containers;  
7.00 m for vessels transporting 3 layers of containers;  
9.10 m for vessels transporting 4 layers of containers.

50% of the containers may be empty or ballast should be used.

<sup>5</sup> The draught value for a particular inland waterway to be determined according to the local conditions.

<sup>6</sup> Convoys consisting of a larger number of barges can also be used on some sections of waterways of class VII. In this case, the horizontal dimensions may exceed the values shown in the table.

(b) Operational minimum requirements for C-E waterways

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

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

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

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



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

- (xiii) Efficient handling of consignments in the terminals can substantially contribute to achieving efficient international combined transport services, especially if the following requirements are met:**

**The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of vessels and from the arrival of vessels to the beginning of unloading of containers should not exceed one hour, unless the wishes of customers regarding the latest time of acceptance or disposal of goods can be complied with by other means;**

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

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

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

---

**PROTOCOLE À L'ACCORD EUROPÉEN DE 1991  
SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL  
COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)  
CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE**





**PROTOCOLE À L'ACCORD EUROPÉEN DE 1991 SUR LES GRANDES LIGNES  
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS  
CONNEXES (AGTC) CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ  
PAR VOIE NAVIGABLE**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DÉSIREUSES de faciliter le transport international des marchandises,

SACHANT que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

CONSCIENTES des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,

SOULIGNANT l'importance du rôle de toutes les techniques de transport combiné pour alléger la charge qui pèse sur le réseau de transport intérieur européen et limiter les atteintes à l'environnement,

RECONNAISSANT que le transport combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers peut constituer un élément important dans certains couloirs de transport européens,

CONVAINCUES qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné sur les voies navigables et sur certains parcours côtiers et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international.

SONT CONVENUES de ce qui suit :

## Chapitre I

### GÉNÉRALITÉS

#### Article premier

### DÉFINITIONS

Aux fins du présent Protocole :

a) L'expression "transport combiné" désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;

b) L'expression "réseau de voies navigables importantes pour le transport international combiné" désigne toutes les voies navigables et les parcours côtiers qui sont conformes aux prescriptions minimales énumérées dans l'annexe III au présent Protocole :

- i) si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier;
- ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
- iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir importantes pour le transport international combiné (d'après les définitions données en i) et ii));

Ces parcours côtiers doivent être en accord avec les dispositions de l'alinéa xi) de la section a) de l'annexe III;

c) L'expression "installations connexes" désigne les terminaux de ports qui sont importants pour le transport combiné international en assurant le transbordement des conteneurs et des autres unités de transport intermodal (caisses mobiles, semi-remorques, véhicules de transport routier, etc.) utilisées en transport combiné entre bateaux de navigation intérieure et véhicules de transport maritime, routier et ferroviaire.

## Article 2

### DÉSIGNATION DU RÉSEAU

1. Les Parties contractantes étant également Parties à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) adoptent les dispositions du présent Protocole sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de voies navigables importantes pour le transport international combiné ainsi que pour les terminaux de ports ci-après dénommé "réseau international de voies navigables pour le transport combiné" qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux.

2. Le réseau international de voies navigables pour le transport combiné est constitué par les voies navigables visées à l'annexe I au présent Protocole et par les terminaux de ports qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Protocole.

## Article 3

### PRESCRIPTIONS TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES MINIMALES

Afin de faciliter les services de transport combiné sur le réseau international de voies navigables, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliquées les prescriptions techniques et opérationnelles minimales dont il est question à l'annexe III au présent Protocole.

## Article 4

### ANNEXES

Les annexes au présent Protocole font partie intégrante dudit Protocole.

## Chapitre II

### DISPOSITIONS FINALES

#### Article 5

##### DÉSIGNATION DU DÉPOSITAIRE

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire du Protocole.

#### Article 6

##### SIGNATURE

1. Le présent Protocole sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des États qui sont Parties contractantes à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes internationales de transport combiné et les installations connexes (AGTC) du 1er novembre 1997 au 31 octobre 1998.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

#### Article 7

##### RATIFICATION, ACCEPTATION OU APPROBATION

1. Le présent Protocole est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 6.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.



## Article 8

### ADHÉSION

1. Le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État visé au paragraphe 1 de l'article 6 à partir du 1er novembre 1997.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

## Article 9

### ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de cinq États auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs voies navigables du réseau international de voies navigables relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins trois desdits États.
2. Si cette condition n'est pas remplie, le Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque État qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, le Protocole entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

## Article 10

### LIMITES À L'APPLICATION DU PROTOCOLE

1. Aucune disposition du présent Protocole ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire et leur nature sera précisée.

## Article 11

### RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

## Article 12

### RÉSERVES

Tout État pourra, au moment où il signera le présent Protocole ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 11 du présent Protocole.

## Article 13

### PROCÉDURE D'AMENDEMENT DU PRÉSENT PROTOCOLE

1. Le présent Protocole pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 14 et 15.
2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Protocole proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'ait été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un État qui est Partie contractante.
5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

## Article 14

### PROCÉDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES I ET II

1. Les annexes I et II du présent Protocole pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.
2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'un nouveau tronçon de voie navigable ou d'un terminal, ou dans le cas de la modification de ce tronçon ou terminal, son territoire est traversé par ce tronçon de voie navigable ou est directement relié à ce terminal ou si ledit terminal est situé sur ledit territoire.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressée n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.
6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

#### Article 14 (suite)

7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

#### Article 15

##### PROCÉDURE D'AMENDEMENT DE L'ANNEXE III

1. L'annexe III du présent Protocole pourra être amendée conformément à la procédure définie dans le présent article.
2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe III proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement proposé sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui auront notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur objection à l'amendement proposé dans les six mois suivant la date de sa communication, conformément au paragraphe 4 du présent article.

## Article 15 (suite)

6. Si une objection à l'amendement proposé a été communiquée par un cinquième ou plus des Parties contractantes conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

## Article 16

### DÉNONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Protocole par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.
3. Toute Partie contractante qui cesse d'être Partie à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport combiné et les installations connexes (AGTC) cesse à la même date d'être Partie au présent Protocole.

## Article 17

### EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre des États qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de cinq pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Protocole cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le cinquième État aura cessé d'en être une Partie contractante.

## Article 18

### NOTIFICATIONS ET COMMUNICATIONS DU DÉPOSITAIRE

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Protocole, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

## Article 19

### TEXTES FAISANT FOI

L'original du présent Protocole, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

FAIT à Genève, le dix-sept janvier mil neuf cent quatre-vingt-dix-sept.

## Annexe I

### VOIES NAVIGABLES IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ\*

#### Numérotation des voies navigables d'importance internationale

1. Toutes les voies navigables importantes pour le transport combiné international sont identifiées par les lettres "C-E" suivies d'un nombre à deux, quatre ou six chiffres\*\*.
2. Les principaux éléments du réseau des voies navigables C-E portent des numéros à deux chiffres alors que leurs branches primaires et secondaires portent respectivement des numéros à quatre et six chiffres.
3. Les artères navigables principales sensiblement orientées nord-sud, qui desservent des ports maritimes et relient entre eux des bassins maritimes portent les numéros 10, 20, 30, 40 et 50 dans l'ordre croissant d'ouest en est.
4. Les artères navigables principales sensiblement orientées ouest-est qui coupent au moins trois artères principales telles qu'elles sont mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus portent les numéros 60, 70, 80 et 90 dans l'ordre croissant du nord vers le sud.
5. Les autres voies navigables principales portent des numéros à deux chiffres compris entre les numéros des deux artères principales, telles qu'elles sont mentionnées selon le cas aux paragraphes 3 ou 4 ci-dessus, entre lesquelles elles sont situées.

---

\* Sont considérées comme importantes pour le transport international combiné les voies navigables qui sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier, qui servent de lignes d'apport importantes pour le transport international ou s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir importantes pour le transport international combiné [voir article premier, par. b)].

\*\* Les voies navigables C-E sont indiquées dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et dans le présent Protocole.



6. Dans le cas des branches primaires ou secondaires, les deux, ou quatre, premiers chiffres correspondent aux artères de rang plus élevé du réseau des voies navigables; les deux autres correspondant au numéro de la branche en question dans l'ordre croissant du début vers la fin de l'artère de rang plus élevé, conformément au tableau ci-après. Les numéros pairs sont utilisés pour les branches situées du côté droit et les numéros impairs pour celles situées du côté gauche.

VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES IMPORTANTES POUR  
UN TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ RÉGULIER

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u>
	C-E
<b>1) <u>France</u></b>	
Dunkerque-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
<b>Deûle</b>	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E 02
<b>Seine-Liaison Nord</b>	
[Compiègne-Arleux] (en projet)	C-E 05
<b>Rhône</b>	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Canal du Rhône à Sète	C-E 10-011
Lyon-Saint-Jean de Losne	C-E 10
[St. Jean de Losne-Mulhouse] (en projet)	C-E 10
<b>Rhin</b>	
(Bâle-) Strasbourg	C-E 10
<b>Seine</b>	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (en projet)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
<b>Moselle</b>	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80

Troncon de voie navigable

Numéro de voie navigable

C-E

2) Belgique

Haute Meuse	C-E 01
Mer du Nord-Leie	C-E 02, C-E 07
Canal Gand-Terneuzen	C-E 03
Liaison Escaut-Rhin	C-E 03, C-E 06
Canal Bruxelles-Rupel	C-E 04
Bovenschedde	C-E 05
Canal Albert	C-E 05

3) Pays-Bas

Canal de Juliana	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Canal de Sud Beveland	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Liaison Escaut-Rhin	C-E 06
Waal	C-E 10
Rhin	C-E 10
Canal Amsterdam-Rhin	C-E 11
Canal Meuse-Waal	C-E 12

<u>Troncon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u> <u>C-E</u>
3) <u>Pays-Bas</u> (suite)	
Canal de Twenthe	C-E 70
Lek	C-E 70
4) <u>Allemagne</u>	
Rhin (Strasbourg)-Karlsruhe/frontière Pays-Bas-Allemagne	C-E 10
Canal Wesel-Datteln	C-E 10-01
Canal Datteln-Hamm (partie occidentale)	C-E 10-01
Canal Rhin-Herne	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Canal Dortmund-Ems (sud du canal du Mittelland, y compris Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02
Voie navigable Hohensanten-Friedrichshafen. Westoder	C-E 21
Canal du Mittelland (y compris la liaison avec Magdeburg)	C-E 70

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u> <u>C-E</u>
4) <u>Allemagne</u> (suite)	
Voie navigable Elbe-Havel	C-E 70
Voie navigable Havel-Oder	C-E 70
Voie navigable de la Untere Havel (y compris quelques canaux dans Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12 C-E 70-10, CE 71-04, C-E 71-06)
Moselle	C-E 80
Main	C-E 80
Canal Main-Danube	C-E 80
Danube	C-E 80
Sarre	C-E 80-06
5) <u>Suisse</u>	
Rhin Bâle (-Strasbourg)	C-E 10-09
6) <u>République tchèque</u>	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (en projet)	C-E 20 C-E 30

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u> <u>C-E</u>
7) <u>Slovaquie</u>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (en projet)	C-E 20 C-E 30
8) <u>Autriche</u>	
Danube	C-E 80
9) <u>Pologne</u>	
Odra (de l'embouchure au canal de Gliwice)	C-E 30
Wisla (de Gdansk à Warszawa)	C-E 40
10) <u>Hongrie</u>	
Danube	C-E 80
11) <u>Croatie</u>	
Danube	C-E 80
[Danube-Canal de la Sava] (en projet)	C-E 80-10

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u> C-E
11) <u>Croatie</u> (suite)	
Drava (de l'embouchure à Osijek)	C-E 80-08
Sava (de l'embouchure à Sisak)	C-E 80-12
12) <u>Yougoslavie</u>	
Danube	C-E 80
13) <u>Bulgarie</u>	
Danube	C-E 80
14) <u>Roumanie</u>	C-E 80
Danube	C-E 80
Canal du Danube à la mer Noire	C-E 80-14
15) <u>Fédération de Russie</u>	
Saint-Petersbourg – Écluse de Rybinsk (Voie navigable Volga-Baltique, retenue de Rybinsk)	C-E 50
Écluse de Rybinsk-Astrakhan (Volga)	C-E 50
Rybinsk – Moskva (Volga, Kanal imeni Moskvy, Moskva)	C-E 50-02

<u>Tronçon de voie navigable</u>	<u>Numéro de voie navigable</u> <u>C-E</u>
15) <u>Fédération de Russie</u> (suite)	
Vytegra-Petrozavodsk (Lac Onega)	C-E 60
Embouchure de la Kama-Perm (Kama)	C-E 50-01
Azov-Krasnoarmeisk (Don, Canal Volga-Don)	C-E 90
16) <u>Ukraine</u>	
Danube Danube-bras de la Kilia	C-E 80 C-E 80-09
Dnipro (de l'embouchure jusqu'à Kyiv)	C-E 40
<u>Parcours côtiers</u>	
Parcours côtier depuis Gibraltar vers le nord le long des côtes du Portugal, de l'Espagne, de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne, par le canal de Kiel, le long des côtes de l'Allemagne, de la Pologne, de la Lituanie, de l'Estonie et de la Russie jusqu'à la voie navigable Saint-Petersbourg-Volga-Baltique, canal mer Blanche-Baltique, le long de la côte de la mer Blanche jusqu'à Arkhangelsk, ainsi que les voies navigables qui ne sont accessibles que par ce parcours	C-E 60



Parcours côtiers (suite)

Parcours côtier depuis Gibraltar vers le sud le long des côtes de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie, de la Bulgarie, de la Roumanie et de l'Ukraine le long de la côte méridionale de la Crimée jusqu'à Azov, par le Don jusqu'à Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, ainsi que les voies navigables qui ne sont accessibles qu'à partir de ce parcours.

C-E 90

## Annexe II

### TERMINAUX DE PORTS IMPORTANTS POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ\*

#### Numérotation des terminaux de ports de voies navigables

À chaque terminal de port de voie navigable important pour le transport international combiné est attribué un numéro composé du numéro de la voie navigable sur laquelle il se situe, suivi d'un tiret et d'un numéro à deux chiffres désignant le port sur cette voie navigable et allant en augmentant d'ouest en est et du nord au sud.

Les terminaux de ports de voies navigables répertoriés dans l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) et dans le présent Protocole sont précédés des lettres "C-P"; les terminaux présentant uniquement de l'importance pour le transport international combiné et, partant, énumérés uniquement dans le présent Protocole sont précédés de la lettre "C".

---

\* Sont considérés comme importants pour le transport international combiné les terminaux qui forment avec les voies navigables et les parcours côtiers correspondants un réseau cohérent de transport combiné et qui sont déjà utilisés pour le transport combiné.

## Liste des terminaux de ports

### 1) France

C-P 01-01	Dunkerque (canal Dunkerque-Valencienne, 20,5 km)
C-P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rhin, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km et 335,0 km, respectivement)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
C-P 10-45	Marseille-Fos (canal Marseille-Rhône, 0,0 km)
C-P 10-04-01	Sète (canal Rhône-Sète, 96,0 km)
C-P 80-01	Le Havre (canal du Havre à Tancarville, 20.0 km)
C-P-80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)
C-P 80-04-01	Port autonome de Paris : Gennevilliers (Seine, 194,7 km); Bonneuil-Vigneux (Seine, 169.7 km); Evry (Seine, 137,8 km); Melun (Seine, 110,0 km); Limay-Porcheville (Seine, 109,0 km); Montereau (Seine, 67,4 km) Nanterre (Seine, 39,4 km); Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km); Saint-Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).

### 2) Belgique

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38.8 km)
C-P 01-04	Liège (Meuse, 113,7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (mer du Nord)
C-P 03-04	Gand (Canal Terneuzen-Gand. 4.6 km)
C-P 04-05	Bruxelles (Canal Bruxelles-Rupel. 62.0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (Canal Bruxelles-Rupel. 34.0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35.7 km)
C-P 05-03	Meerhout (Canal Albert. 50.7 km)
C-P 06-01	Anvers (Schelde. 102.9 km)

### 3) Pays-Bas

C-P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas. 1 002.5 km)
C-P 11-03	Amsterdam (Noordzeekanaal. 20.6 km)
C-P 12-01	Nijmegen (Waal. 884.6 km)

#### 4) Allemagne

C-P 10-04	Emmerich (Rhin, 852,0 km)
C-P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhin, 774,0 km)
C-P 10-14	Düsseldorf (Rhin, 743,0 km)
C-P 10-15	Neuss (Rhin, 740,0 km)
C-P 10-18	Köln (Rhin, 688,0 km)
C-P 10-24	Koblenz (Rhin, 596,0 km)
C-P 10-29	Mannheim (Rhin, 424,0 km)
C-P 10-32	Germersheim (Rhin, 385,0 km)
C-P 10-33	Wörth (Rhin, 366,0 km)
C-P 10-34	Karlsruhe (Rhin, 360,0 km)
C-P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66,0-68,0 km)
C-P 14-04	Bremen (Weser, 4,0-8,0 km)
C-P 20-04	Hamburg (Elbe, 618,0-639,0 km) <sup>1</sup>
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 et 333,0 km) <sup>1</sup>
C-P 80-12	Mainz (Rhin, 500,0 km)
C-P 80-31	Regensburg (Danube, 2 370,0-2 378,0 km)
C-P 80-32	Deggendorf (Danube, 2 281,0-2 284,0 km)
C 80-01	Passau (Danube, 2 228,4 km)

#### 5) Suisse

C-P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Rhin, 159,38-169,95 km)
--------------	--

#### 6) République tchèque

C-P 20-15	Děčín (Elbe, 98,2 et 94,2 km) <sup>1</sup>
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75,3 et 72,5 km) <sup>1</sup>
C-P 20-17	Mělník (Elbe, 3,0 km) <sup>1</sup>
C 20-01	Pardubice (Elbe 130,0 km) (en projet)
C-P 20-06-01	Praha (Vltava, 46,5 et 55,5 km)

---

<sup>1</sup> Les distances relatives aux ports situés sur l'Elbe sont mesurées de la manière suivante : en Allemagne, à partir de la frontière germano-tchèque; en République tchèque, à partir de la jonction de l'Elbe et de la Vltava, à Mělník.

7) Slovaquie

C-P 80-38	Bratislava (Danube, 1 865,4 km)
C-P 80-40	Komárno (Danube, 1 767,1 km)
C-P 80-41	Šturovo-JCP (Danube, 1 721,4 km)
C 81-01	Sereď (Váh, 74,3 km)
C 81-02	Šala (Váh, 54,5 km)
C 20/30-01	Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

8) Autriche

C-P 80-33	Linz (Danube, 2 128,2-2 130,6 km)
C-P 80-34	Linz-Voest (Danube, 2 127,2 km)
C-P 80-35	Enns-Ennsdorf (Danube, 2 111,8 km)
C-P 80-36	Krems (Danube, 2 001,5 km)
C-P 80-37	Wien (Danube, 1 916,8-1 920,2 km)

9) Pologne

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

10) Hongrie

C-P 80-42	Budapest (Danube, 1 640,0 km)
-----------	-------------------------------

11) Croatie

C-P 80-47	Vukovar (Danube, 1 333,1 km)
C-P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
C-P 80-12-01	Slavonski Brod (Sava, 355,0 km)
C-P 80-12-02	Šisak (Sava, 577,0 km)

12) Yougoslavie

13) Bulgarie

C 80-01 Vidin (Danube, 790,2 km)  
C-P 80-56 Rousse (Danube, 495,0 km)

14) Roumanie

C-P 80-51 Turnu Severin (Danube, 931,0 km)  
C-P 80-57 Giurgiu (Danube, 493,0 km)  
C-P 80-58 Oltenitza (Danube, 430,0 km)  
C-P 80-60 Braila (Danube, 172,0-168,5 km)  
C-P 80-61 Galati (Danube, 157,0-145,4 km)  
C-P 80-14-03 Constanta (Canal Danube-mer Noire, 64,0 km)

15) Fédération de Russie

C-P 50-01 Saint-Petersbourg, port maritime (Neva, 1 397,0 km)<sup>1</sup>  
C-P 50-02 Saint-Petersbourg, port fluvial (Neva, 1 385,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-03 Podporozhie (voie navigable Volga-Baltique, 1 045,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-04 Cherepovets (voie navigable Volga-Baltique, 540,0 km)<sup>1</sup>  
C-P 50-05 Yaroslavl (Volga, 520,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-06 Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-07 Kazan (Volga, 1 313,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-08 Ulianovsk (Volga, 1 541,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-09 Samara (Volga, 1 745,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-10 Saratov (Volga, 2 175,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-11 Volgograd (Volga, 2 560,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-12 Astrakhan (Volga, 3 051,0 km)<sup>2</sup>  
C 50-01 Rybinsk (Volga, 433,0 km)<sup>2</sup>  
C 50-02 Kineshma (Volga, 705,0 km)<sup>2</sup>  
C 50-03 Tolyatti (Volga, 1 675,0 km)<sup>2</sup>  
C-P 50-02-01 Port Nord de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 42,0 km)<sup>1</sup>  
C-P 50-02-02 Port Ouest de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km)<sup>1</sup>  
C-P 50-02-03 Port Sud de Moskva (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km)<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Distance à partir du port Sud de Moskva.

C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2 269,0 km) <sup>2</sup>
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933,0 km) <sup>2</sup>
C-P 90-03	Azov (Don, 3 168,0 km) <sup>2</sup>
C-P 90-04	Rostov (Don, 3 134,0 km) <sup>2</sup>
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2 997,0 km) <sup>2</sup>
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868.0 km) <sup>2</sup>

16) Ukraine

C-P 80-09-02	Kilia (Danube-bras de la Kilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Danube-bras de la Kilia, 1,0 km)
C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
C-P 40-12	Kherson (Dnipro, 28,0 km)

### Annexe III

#### EXIGENCES TECHNIQUES ET D'EXPLOITATION MINIMALES DES VOIES NAVIGABLES EUROPÉENNES IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ

##### a) Caractéristiques techniques des voies navigables C-E

Les principales caractéristiques techniques des voies navigables C-E seront généralement conformes à la classification des voies navigables intérieures européennes figurant au tableau 1.

Pour évaluer les différentes voies navigables C-E, on doit se fonder sur les caractéristiques des classes Vb à VII en tenant compte des principes ci-après :

- i) La classe de la voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des automoteurs, des barges et des convois poussés et principalement par la dimension principale normalisée, c'est-à-dire leur bau ou largeur;
- ii) Les valeurs indiquées au tableau 1 pour la classe Vb doivent être considérées comme des objectifs minima importants à atteindre dans le cadre des programmes pertinents d'aménagement des infrastructures. Pour les nouvelles voies navigables devant être utilisées pour le transport combiné, un tirant d'eau minimum de 2,80 m devrait être garanti;
- iii) On considère que les exigences minimales ci-après doivent être respectées pour qu'une voie navigable convienne au trafic conteneurisé : les bateaux de navigation intérieure d'une largeur de 11,4 m et d'une longueur de 110 m environ doivent pouvoir transporter des conteneurs sur trois hauteurs ou plus: si ce n'est pas le cas, il devrait être autorisé une longueur maximale de 185 m pour les convois poussés, auquel cas ceux-ci devraient pouvoir transporter des conteneurs sur deux hauteurs;



- iv) Lors de la modernisation des voies navigables existantes et lors de la construction de nouvelles voies, on devrait toujours prendre en compte un accroissement de la dimension des bateaux et des convois;
- v) Afin d'améliorer l'efficacité du transport par conteneurs, on devrait veiller à offrir la hauteur libre la plus grande possible sous les ponts conformément à la note 4 du tableau 1<sup>1</sup>;
- vi) Sur les voies navigables à niveau d'eau variable, la valeur recommandée du tirant d'eau devrait correspondre à celui atteint ou dépassé en moyenne 240 jours par an (ou 60 % de la période de navigation). La valeur de la hauteur libre recommandée sous les ponts (5,25 m, 7,00 m ou 9,10 m) devrait être maintenue pour le niveau de navigation le plus haut pour autant que cela soit possible et économiquement faisable;
- vii) Il devrait être maintenu des normes uniformes de classe, de tirant d'eau et de hauteur libre sous les ponts sur toute voie navigable ou du moins sur des portions importantes de sa longueur;
- viii) Pour autant que cela soit possible, les paramètres des voies navigables adjacentes devraient être identiques ou similaires;
- ix) Le plus fort tirant d'eau (4,50 m) et la plus grande hauteur libre minimale sous les ponts (9,10 m) devraient être maintenus sur toutes les portions du réseau qui sont directement raccordées aux routes côtières;
- x) Une hauteur libre minimale de 7,00 m sous les ponts devrait être maintenue sur les voies navigables qui relient des ports maritimes importants à l'arrière-pays et qui sont adaptées à un transport efficace de conteneurs et au trafic fluvio-maritime;

---

<sup>1</sup> Si toutefois la proportion de conteneurs vides transportés sur chaque bateau dépasse 50 %, il conviendrait d'envisager de porter la hauteur libre minimale sous les ponts à une valeur supérieure à celle qui est indiquée à la note 4 du tableau 1.

- xi) Les parcours côtiers énumérés dans l'annexe I ci-dessus visent à maintenir la continuité du réseau de voies navigables C-E dans toute l'Europe et sont destinés à être utilisés, aux termes du présent Protocole, par des bateaux de transport fluvio-maritime dont les dimensions devraient, pour autant que cela soit possible et économiquement faisable, satisfaire aux prescriptions concernant les automoteurs adaptés à la navigation sur les voies navigables intérieures des classes Vb et suivantes.

Tableau 1\*

Classification des voies navigables intérieures d'importance internationale pour le transport combiné

Type de voie navigable	Classes de voies navigables	Autonome et chaland						Camarcs poussés						Symboles graphiques sur les cartes			
		Types de bateau : caractéristiques générales			Types de bateau : caractéristiques générales			Longueur L(m)	Largeur B(m)	Tirant d'eau d(m)	Tonnage T(t)	Longueur L(m)	Largeur B(m)		Tirant d'eau d(m)	Tonnage T(t)	Hauteur maximale sous les ponts <sup>2</sup> H(m)
		Dénomination	Longueur maximale L(m)	Largeur maximale B(m)	Tirant d'eau d(m)	Tonnage T(t)	Dénomination										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
	Vb	Grands bateaux du Rhin	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		172-185 <sup>1</sup>	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000	1,25 ou 1,00 ou 9,10 <sup>2</sup>					
	Vla							95-110 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	3 200-6 000	7,00 ou 9,10 <sup>2</sup>					
	Vlb	3	140	15,0	3,90			185-195 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	6 400-12 000	1,00 ou 9,10 <sup>2</sup>					
	Vlc							270-280 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 <sup>2</sup>					
	Vll							195-200 <sup>1</sup>	33,0-34,2 <sup>1</sup>	2,50-4,50	9 600-18 000						
								275-285	33,0-34,2 <sup>1</sup>	2,50-4,50	14 500-27 000	9,10 <sup>1</sup>					

\* Cette classification est conforme à celle de l'annexe III de l'Accord européen sur les grandes voies de navigation intérieure d'importance internationale (AGN) du 19 janvier 1996.

\*\* Les classes 1 à Va, ayant seulement une importance régionale ou n'intéressant pas le transport combiné, ne figurent pas dans ce tableau.

Notes du tableau 1.

<sup>1</sup> Le premier chiffre correspond aux conditions actuelles générales; le deuxième tient compte de l'évolution future et, dans des cas particuliers, des conditions actuelles.

<sup>2</sup> Compte tenu d'une marge de sécurité d'environ 0,30 mètre entre le point le plus élevé de la superstructure du bateau ou de son chargement et un pont.

<sup>3</sup> Il est tenu compte de l'évolution future éventuelle du transport par transroulage, du transport de conteneurs et de la navigation fluvio-maritime.

<sup>4</sup> Hauteur vérifiée pour le transport de conteneurs :

5,25 mètres pour les bateaux transportant des conteneurs sur deux hauteurs;

7,00 mètres pour les bateaux transportant des conteneurs sur trois hauteurs;

9,10 mètres pour les bateaux transportant des conteneurs sur quatre hauteurs;

50 % des conteneurs peuvent être vides; dans le cas contraire, il faudra recourir au lestage.

<sup>5</sup> La valeur du tirant d'eau pour une voie navigable particulière doit être déterminée en fonction des conditions locales.

<sup>6</sup> Parfois, des convois composés d'un nombre plus élevé de barges peuvent être utilisés sur certaines sections des voies navigables de la classe VII. Dans ce cas, les dimensions horizontales peuvent dépasser les valeurs indiquées dans le tableau.

b) Exigences d'exploitation minimales des voies navigables C-E

Les voies navigables C-E devraient satisfaire aux conditions d'exploitation fondamentales suivantes pour pouvoir permettre au transport international de fonctionner de manière fiable :

- i) La circulation devrait être assurée pendant toute la période de navigation, à l'exception des interruptions mentionnées ci-après :
- ii) La période de navigation ne peut être inférieure à 365 jours que dans les régions présentant des conditions climatiques rigoureuses où il est impossible de maintenir les chenaux libres de glace pendant l'hiver, et où il faut donc interrompre la navigation. Dans ces cas, les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation devraient être fixées. La durée des interruptions dues à des phénomènes naturels tels que gel, inondations, etc., devrait être limitée au strict minimum grâce à des mesures techniques et organisationnelles appropriées:
- iii) La durée des interruptions pour cause d'entretien régulier des écluses et des autres ouvrages hydrauliques devrait être limitée au strict minimum. Les usagers de la voie navigable sur laquelle il est prévu d'effectuer des travaux d'entretien devraient être tenus informés des dates et de la durée de l'interruption envisagée. En cas de défaillance imprévue d'une écluse ou d'autres ouvrages hydrauliques, ou dans d'autres cas de force majeure, il faudra s'efforcer de limiter au strict minimum la durée des interruptions en prenant toutes les mesures appropriées pour remédier à cette situation;
- iv) Aucune interruption pour cause de basses eaux n'est admise. Par contre, des restrictions raisonnables en ce qui concerne le tirant d'eau admissible sur les voies navigables où le niveau d'eau est variable sont acceptables. Cependant, un tirant d'eau minimum de 1.20 mètre devrait être maintenu en toutes circonstances, et le tirant d'eau caractéristique ou recommandé devrait être maintenu ou dépassé pendant 240 jours par an. Dans les régions mentionnées à l'alinéa ii) ci-dessus, le tirant d'eau minimum de 1.20 mètre devrait être maintenu pendant 60 % de la période de navigation en moyenne:

- v) Les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts mobiles et des autres ouvrages d'infrastructure doivent être tels que la navigation soit assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre les jours ouvrables, pour autant que cela soit économiquement faisable. Des exceptions peuvent être admises dans certains cas particuliers pour des raisons organisationnelles et/ou techniques. Des horaires de fonctionnement raisonnables doivent également être assurés pour permettre la navigation les jours fériés et en fin de semaine.

c) Exigences techniques et d'exploitation minimales des terminaux de ports

Le réseau de voies navigables C-E est complété par un système de terminaux de ports de voies navigables. Chaque terminal doit satisfaire aux exigences techniques et d'exploitation minimales ci-après :

- i) Il doit être situé sur une voie navigable C-E;
- ii) Il doit pouvoir recevoir des bateaux ou des convois poussés utilisés sur cette voie navigable conformément à la classe de celle-ci;
- iii) Il doit être desservi par des routes ou lignes ferroviaires de grande importance (de préférence faisant partie du réseau de routes internationales et de lignes internationales de chemin de fer établi par l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR), l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC));
- iv) Il doit pouvoir traiter un volume de marchandises de l'ordre de 30 000 à 40 000 TEU par an;
- v) Il doit offrir des conditions satisfaisantes pour le développement d'une zone portuaire industrielle;
- vi) Il doit offrir tous les services nécessaires pour les opérations courantes du transport international;

- vii) Pour répondre aux besoins de la protection de l'environnement, des installations de réception des déchets produits à bord des bateaux devraient exister dans les ports d'importance internationale;
- viii) Il faut assurer un transbordement efficace des conteneurs et des autres unités de transport intermodal (caisses mobiles, semi-remorques, véhicules routiers de transport de marchandises, etc.) dans les ports intérieurs, et mettre à disposition une capacité suffisante pour le stockage intermédiaire des conteneurs et le matériel de manutention voulu;
- ix) La manutention régulière des conteneurs doit être rentable, avec des terminaux spécialement adaptés au transport combiné;
- x) En dehors du transbordement proprement dit (assuré essentiellement au moyen de grues à conteneurs d'une capacité de 15 à 20 unités par heure), ces terminaux devraient être en mesure d'assurer de nombreux autres services, notamment l'organisation de l'acheminement des conteneurs, le stockage des conteneurs vides ainsi que l'entretien et la réparation des conteneurs endommagés;
- xi) Pour les services de transroulage, des installations spéciales sont requises telles que rampes de chargement, quais spéciaux et aires de stationnement;
- xii) Aux quais pour les bateaux de navigation intérieure utilisés en transport combiné, il faut un tirant d'eau garanti d'au moins 2.8 m, un tirant d'eau de 3.5 m étant cependant souhaitable, une longueur appropriée pour recevoir des bateaux d'au moins 110 m de long et une hauteur libre sous pont égale à celle des voies navigables voisines;
- xiii) Une manutention efficace des chargements dans les terminaux peut contribuer sensiblement à assurer des services de transport international combiné efficaces, surtout s'il est satisfait aux exigences ci-après :

Le laps de temps compris entre l'heure limite d'acceptation des marchandises et le départ du bateau. et entre l'arrivée

du bateau et le début du déchargement des conteneurs. ne doit pas dépasser une heure, à moins qu'il ne soit possible de répondre d'une autre manière aux vœux des clients concernant l'heure limite d'acceptation ou de déchargement des marchandises;

L'attente des véhicules routiers assurant la livraison ou la collecte des unités de chargement doit être aussi brève que possible (20 minutes au maximum);

Il peut être satisfait à ces exigences par une disposition et un dimensionnement appropriés des divers éléments du terminal de transbordement [voir viii)];

- xiv) Les diverses zones fonctionnelles d'un terminal sont, elles aussi, composées d'un certain nombre d'éléments faisant partie d'un système. Pour réaliser un terminal de transbordement qui soit optimal à tous égards, il faut que les dimensions de ces éléments soient bien équilibrées, car le rendement du terminal est déterminé par son élément le plus faible.



**ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ  
ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ К ЕВРОПЕЙСКОМУ  
СОГЛАШЕНИЮ 1991 ГОДА О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК  
И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**



**ПРОТОКОЛ О КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗКАХ ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
К ЕВРОПЕЙСКОМУ СОГЛАШЕНИЮ 1991 ГОДА О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ  
МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ  
ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

**ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,**

**ЖЕЛАЯ** содействовать облегчению международных грузовых перевозок,

**ПОНИМАЯ**, что предполагаемый рост объема международных грузовых перевозок является следствием расширения международной торговли,

**СОЗНАВАЯ** неблагоприятные последствия такой ситуации для окружающей среды,

**ПОДЧЕРКИВАЯ** важную роль всех технологий комбинированных перевозок для разгрузки европейской сети внутренних перевозок и для смягчения экологического ущерба,

**ПРИЗНАВАЯ**, что комбинированные перевозки по внутренним водным путям и по отдельным прибрежным маршрутам могут представлять собой важный компонент перевозок по некоторым европейским транспортным коридорам,

**БУДУЧИ УБЕЖДЕНЫ В ТОМ**, что для повышения эффективности международных комбинированных перевозок по внутренним водным путям и по некоторым прибрежным маршрутам в Европе и их привлекательности для потребителей крайне важно установить правовые рамки, определяющие скоординированный план развития комбинированных перевозок по внутренним водным путям и по некоторым прибрежным маршрутам и инфраструктуры, необходимой для их осуществления, на основе согласованных международных параметров и стандартов,

**ДОГОВОРИЛИСЬ** о нижеследующем:

**Глава I**

**ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 1**

**ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Для целей настоящего Протокола:

а) Термин "комбинированная перевозка" означает перевозку грузов в одной и той же транспортной единице с использованием нескольких видов транспорта;

b) термин "сеть внутренних водных путей, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок", охватывает все внутренние водные пути и те прибрежные маршруты, которые соответствуют минимальным требованиям, указанным в приложении III к настоящему Протоколу, если

- i) они в настоящее время используются для регулярных международных комбинированных перевозок;
- ii) они служат важнейшими фидерными линиями для международных комбинированных перевозок;
- iii) в ближайшем будущем они, как предполагается, станут важнейшими линиями международных комбинированных перевозок (как определено в пунктах i) и ii)).

Эти прибрежные маршруты должны соответствовать положениям пункта xi) раздела а) приложения III;

с) термин "соответствующие объекты" охватывает терминалы в портах, которые имеют важное значение для международных комбинированных перевозок, обеспечивая перегрузку контейнеров и других интермодальных транспортных единиц (съёмных кузовов, полуприцепов, грузовых автомобилей и т.д.), используемых в комбинированных перевозках, с судов внутреннего водного транспорта на морской, автомобильный и железнодорожный транспорт и наоборот.

## Статья 2

### ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ

1. Договаривающиеся стороны, являющиеся также Сторонами Европейского соглашения 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), принимают положения настоящего Протокола в качестве скоординированного международного плана развития и функционирования сети внутренних водных путей, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок, а также для терминалов в портах, именуемой ниже "международной сетью внутренних водных путей для комбинированных перевозок", который они намерены выполнить в рамках национальных программ.

2. Международная сеть внутренних водных путей для комбинированных перевозок включает внутренние водные пути, указанные в приложении I к настоящему Протоколу, и терминалы в портах, указанные в приложении II к настоящему Протоколу.

### Статья 3

## МИНИМАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

В целях облегчения комбинированных перевозок по международной сети внутренних водных путей, предназначенных для этих перевозок, Договаривающиеся стороны принимают соответствующие меры для обеспечения минимальных технических и эксплуатационных требований, указанных в приложении III к настоящему Протоколу.

### Статья 4

## ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложения к настоящему Протоколу являются составной частью Протокола.

## ГЛАВА II

## ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

### Статья 5

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕПОЗИТАРИЯ

Депозитарием настоящего Протокола является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

### Статья 6

## ПОДПИСАНИЕ

1. Настоящий Протокол открыт для подписания в Отделении Организации Объединенных Наций в Женеве государствами, которые являются Договаривающимися сторонами Европейского соглашения 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), с 1 ноября 1997 года по 31 октября 1998 года.

2. Такое подписание подлежит ратификации, принятию или утверждению.

#### Статья 7

### РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЕ

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или утверждению в соответствии с пунктом 2 статьи 6.
2. Ратификация, принятие или утверждение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

#### Статья 8

### ПРИСОЕДИНЕНИЕ

1. Настоящий Протокол открыт для присоединения к нему любого государства, указанного в пункте 1 статьи 6, с 1 ноября 1997 года.
2. Присоединение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

#### Статья 9

### ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение правительствами пяти государств документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, если один или несколько водных путей международной сети внутренних водных путей для комбинированных перевозок непрерывно соединяет территории по крайней мере трех государств, сдавших на хранение такой документ.
2. В случае невыполнения указанного выше условия Протокол вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.

3. Для каждого государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после начала девяностодневного периода, указанного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Протокол вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

#### Статья 10

### **ОГРАНИЧЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА**

1. Никакое из положений настоящего Протокола не должно толковаться как препятствующее какой-либо из Договаривающихся сторон принимать совместимые с Уставом Организации Объединенных Наций и ограничиваемые существующим положением меры, которые она считает необходимыми для обеспечения своей внешней или внутренней безопасности.
2. Об этих мерах, которые должны быть временными, немедленно сообщается депозитарию с указанием их характера.

#### Статья 11

### **УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ**

1. Любой спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящего Протокола, который стороны спора не могут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, передается в арбитраж по заявлению одной из Договаривающихся сторон, между которыми возник спор, и представляется с этой целью одному или нескольким арбитрам, избранным по общему согласию сторон спора. Если в течение трех месяцев со дня представления просьбы о рассмотрении дела в арбитраже стороны спора не придут к согласию относительно выбора арбитра или арбитров, то любая из этих сторон вправе обратиться к Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций с просьбой о назначении единого арбитра, которому спор передается на разрешение.
2. Решение арбитра или арбитров, назначенных в соответствии с положениями пункта 1 настоящей статьи, имеет обязательную силу для Договаривающихся сторон, между которыми возник спор.

## Статья 12

### ОГОВОРКИ

Любое государство вправе при подписании настоящего Протокола или при сдаче на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении уведомить депозитария, что оно не считает себя связанным статьей 11 настоящего Протокола.

## Статья 13

### ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ

1. В настоящий Протокол могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, указанной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 14 и 15.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящий Протокол рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет эту поправку всем Договаривающимся сторонам для принятия.
4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода, который исчисляется со дня ее направления, если в течение этого двенадцатимесячного периода ни одно из государств, являющихся Договаривающимися сторонами, не уведомило Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что оно возражает против предлагаемой поправки.
5. Если в отношении предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, данная поправка считается не принятой и не имеет никакой силы.

## Статья 14

### ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I И II

1. В приложения I и II к настоящему Протоколу могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, указанной в настоящей статье.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложения I и II рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет предлагаемую поправку непосредственно заинтересованным Договаривающимся сторонам для ее принятия. Для целей настоящей статьи Договаривающаяся сторона считается непосредственно заинтересованной, если в случае включения нового участка внутреннего водного пути или терминала либо в случае их соответствующего изменения ее территория пересекается этим участком внутреннего водного пути или непосредственно соединяется с этим терминалом либо если рассматриваемый терминал расположен на указанной территории.
4. Любая предложенная поправка, направляемая в соответствии с пунктами 2 и 3 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шестимесячного срока со дня ее направления депозитарием ни одна из непосредственно заинтересованных Договаривающихся сторон не уведомит Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что она возражает против предлагаемой поправки.
5. Любая принятая таким образом поправка доводится Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций до сведения всех Договаривающихся сторон и вступает в силу через три месяца со дня сообщения о ней депозитарием.
6. Если в отношении предложенной поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, то поправка считается не принятой и не имеет никакой силы.
7. Секретариат Европейской экономической комиссии безотлагательно информирует депозитария о Договаривающихся сторонах, которые непосредственно заинтересованы в предложенной поправке.



## Статья 15

### **ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ III**

1. В приложение III к настоящему Протоколу могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, указанной в настоящей статье.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в приложение III рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения предложенной поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет эту поправку всем Договаривающимся сторонам для принятия.
4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, считается принятой, если в течение шести месяцев со дня ее направления одна пятая или более Договаривающихся сторон не уведомят Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что они возражают против предложенной поправки.
5. Любая поправка, принятая в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, доводится Генеральным секретарем до сведения всех Договаривающихся сторон и вступает в силу через три месяца со дня ее направления для всех Договаривающихся сторон, за исключением тех из них, которые уже уведомили Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о своих возражениях в отношении предложенной поправки в течение шести месяцев со дня ее направления в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи.
6. Если не менее одной пятой Договаривающихся сторон уведомили о возражении против предложенной поправки в соответствии с пунктом 4 выше, то данная поправка считается не принятой и не имеет никакой силы.

## Статья 16

### **ДЕНОНСАЦИЯ**

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящий Протокол путем письменного уведомления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем указанного уведомления.

3. Любая Договаривающаяся сторона, которая прекращает быть Стороной Европейского соглашения 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), в тот же день прекращает быть Стороной настоящего Протокола.

#### Статья 17

### ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

Если после вступления в силу настоящего Протокола число Договаривающихся сторон составит в течение какого-либо периода последовательных двенадцати месяцев менее пяти, то настоящий Протокол теряет силу через двенадцать месяцев после даты, с которой пятое государство перестало быть Договаривающейся стороной.

#### Статья 18

### УВЕДОМЛЕНИЯ И СООБЩЕНИЯ ДЕПОЗИТАРИЯ

Помимо таких уведомлений и сообщений, которые могут определяться настоящим Протоколом, функции Генерального секретаря Организации Объединенных Наций как депозитария излагаются в части VII Венской конвенции о праве международных договоров, заключенной в Вене 23 мая 1969 года.

#### Статья 19

### АУТЕНТИЧНЫЕ ТЕКСТЫ

Подлинник настоящего Протокола, тексты которого на английском, русском и французском языках являются равно аутентичными, сдается на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, имеющие на то надлежащие полномочия, поставили свои подписи под настоящим Протоколом.

Совершено в Женеве семнадцатого января 1997 года.

## Приложение I

### **ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ\***

#### Нумерация внутренних водных путей международного значения

1. Все внутренние водные пути, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок, обозначаются дву-, четырех- или шестизначными номерами, которым предшествуют буквы "С-Е"\*\*\*.
2. Основные элементы сети водных путей категории С-Е имеют двузначные номера, в их основные и второстепенные ответвления ("ответвления ответвлений") — четырехзначные и шестизначные номера, соответственно.
3. Магистральные внутренние водные пути, главным образом направления север-юг, обеспечивающие доступ к морским портам и соединяющие один морской бассейн с другим, обозначаются номерами 10, 20, 30, 40 и 50 по возрастанию с запада на восток.
4. Магистральные внутренние водные пути, главным образом направления запад-восток, пересекающие не менее трех внутренних водных путей, указанных в пункте 3 выше, обозначаются номерами 60, 70, 80 и 90 по возрастанию с севера на юг.
5. Другие основные внутренние водные пути обозначаются двузначными номерами в диапазоне между номерами двух магистральных внутренних водных путей, указанных в пунктах 3 и 4 выше, между которыми эти основные пути расположены.
6. В случае ответвлений (или ответвлений ответвлений) первые две (или четыре) цифры указывают на соответствующий более важный элемент сети водных путей, а две другие представляют собой порядковые номера конкретных ответвлений, присваиваемые в направлении от начала до конца более высокого элемента сети, как это указано в таблице ниже. Четные номера используются для обозначения правосторонних ответвлений, а нечетные — левосторонних.

---

\* Внутренние водные пути считаются имеющими важное значение для международных комбинированных перевозок, если они в настоящее время используются для регулярных международных комбинированных перевозок, если они служат важнейшими фидерными линиями для международных перевозок или если в ближайшем будущем они, как предполагается, станут важнейшими линиями международных комбинированных перевозок (см. пункт b) статьи 1).

\*\*\* Внутренние водные пути категории С-Е указаны в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и в настоящем Протоколе.

**ЕВРОПЕЙСКИЕ ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ  
ДЛЯ РЕГУЛЯРНЫХ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК\***

Участок внутреннего водного пути

Номер внутреннего водного пути  
категории С-Е

1) <u>Франция</u>	
Дюнкерк — Арлэ — Конде-сюр-Эско	С-Е 01
Дёль	
Бовен — Лилль — (Зебрюгге)	С-Е 02
Соединение Сена — Север	
[Компъень — Арлэ] (планируется)	С-Е 05
Рона	
Марсель — Фос — Лион	С-Е 10
Ронский канал в Сете	С-Е 10-011
Лион — Сен-Жан-де-Лан	С-Е 10
[Сен-Жан-де-Лан — Мюлуз] (планируется)	С-Е 10
Рейн	
(Базель-) — Страсбург	С-Е 10
Сена	
Гавр — Руан — Конфлан	С-Е 80
Конфлан — Компъень	С-Е 80
[Компъень — Туль] (планируется)	С-Е 80
Конфлан — Женевилье	С-Е 80-04
Женевилье — Брей-на-Сене	С-Е 80-04
Мозель	
Туль — Нанси — Тьонвиль (-Трир)	С-Е 80

**Участок внутреннего водного пути****Номер внутреннего водного пути  
категории С-Е****2) Бельгия**

Верхнее течение реки Маас	С-Е 01
Северное море — Лей	С-Е 02, С-Е 07
Канал Гент — Тернёзен	С-Е 03
Соединение Шельда — Рейн	С-Е 03, С-Е 06
Канал Брюссель — Рюпель	С-Е 04
Бовеншельде	С-Е 05
Альберт-канал	С-Е 05

**3) Нидерланды**

Юлиана-канал	С-Е 01
Дортсе Кил	С-Е 01
Канал Зюд — Бевеланд	С-Е 03
Холландс Дип	С-Е 03
Соединение Шельда — Рейн	С-Е 06
Ваал	С-Е 10
Рейн	С-Е 10
Канал Амстердам — Рейн	С-Е 11
Канал Маас — Ваал	С-Е 12
Твенте-канал	С-Е 70
Лек	С-Е 70

Участок внутреннего водного путиНомер внутреннего водного пути  
категории С-Е4) Германия

Рейн (Страсбург) — Карлсруэ — граница Нидерландов и Германии	C-E 10
Канал Везель — Даттельн	C-E 10-01
Канал Даттельн — Хамм (западная часть)	C-E 10-01
Канал Рейн — Херне	C-E 10-03
Неккар	C-E 10-07
Канал Дортмунд — Эмс (южная часть Среднегерманского канала, включая Дортмундер Хальтунг)	C-E 13
Среднее течение реки Везер	C-E 14
Эльба	C-E 20
Эльба — Зайтенканал	C-E 20-02
Водный путь Хохензатен — Фридрихсталер,	C-E 31
Западный Одер	
Среднегерманский канал (включая Магдебургское соединение)	C-E 70
Водный путь Эльба — Хафель	C-E 70
Водный путь Хафель — Одер	C-E 70
Водный путь Унтере Хафель (включая несколько каналов в Берлине)	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)
Мозель	C-E 80
Майн	C-E 80

<u>Участок внутреннего водного пути</u>	<u>Номер внутреннего водного пути категории С-Е</u>
Канал Майн — Дунай	С-Е 80
Дунай	С-Е 80
Саар	С-Е 80-06
5) <u>Швейцария</u>	
Рейн	
Базель (-Страсбург)	С-Е 10-09
6) <u>Чешская Республика</u>	
Эльба	С-Е 20
Влтава	С-Е 20-06
[Морава] (планируется)	С-Е 20 С-Е 30
7) <u>Словакия</u>	
Дунай	С-Е 80
Ваг	С-Е 81
[Морава] (планируется)	С-Е 20 С-Е 30
8) <u>Австрия</u>	
Дунай	С-Е 80
9) <u>Польша</u>	
Одра (от устья до Гливицкого канала)	С-Е 30
Висла (от Гданьска до Варшавы)	С-Е 40

Участок внутреннего водного путиНомер внутреннего водного пути  
категории С-Е10) Венгрия

Дунай

С-Е 80

11) Хорватия

Дунай

С-Е 80

[Канал Дунай-Сава] (планируется)

С-Е 80-10

Драва

(от устья до Осиека)

С-Е 80-08

Сава

(от устья до Сисака)

С-Е 80-12

12) Югославия

Дунай

С-Е 80

13) Болгария

Дунай

С-Е 80

14) Румыния

Дунай

С-Е 80

Канал Дунай-Черное море

С-Е 80-14

15) Российская Федерация

Санкт-Петербург-Рыбинский шлюз

(Волго-Балтийский водный путь,  
Рыбинское водохранилище)

С-Е 50

Рыбинский шлюз — Астрахань (р. Волга)

С-Е 50

Рыбинск — Москва

(р. Волга, канал им. Москвы, Москва-река)

С-Е 50-02

Вытегра-Петрозаводск (Онежское озеро)

С-Е 60



<u>Участок внутреннего водного пути</u>	<u>Номер внутреннего водного пути категории С-Е</u>
Устье р. Камы — Пермь (р. Кама)	С-Е 50-01
Азов — Красноармейск (р. Дон, Волго-Донской канал)	С-Е 90
16) <u>Украина</u>	
Дунай	С-Е 80
Дунай-Кикийское гирло	С-Е 80-09
Днепр (от устья до Киева)	С-Е 40
<u>Прибрежные маршруты</u>	
Прибрежный маршрут от Гибралтара на север вдоль побережья Португалии, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии через Кильский канал вдоль побережья Германии, Польши, Литвы, Эстонии и России к водному пути Санкт-Петербург — Волго-Балтийский канал, Беломорско-Балтийский канал, вдоль побережья Белого моря до Архангельска, а также внутренние водные пути, которые доступны только с этого маршрута.	С-Е 60
Прибрежный маршрут от Гибралтара на юг вдоль побережья Испании, Франции, Италии, Греции, Турции, Болгарии, Румынии и Украины вдоль южного берега Крыма к Азову через реку Дон до Ростова — Калача — Волгограда — Астрахани, а также внутренние водные пути, которые доступны только с этого маршрута.	С-Е 90

## Приложение II

### ТЕРМИНАЛЫ В ПОРТАХ, ИМЕЮЩИЕ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК\*

#### Нумерация терминалов в портах внутренних водных путей

Номера всех терминалов в портах внутренних водных путей, имеющих важное значение для международных комбинированных перевозок — по возрастанию с запада на восток и с севера на юг — состоят из номера водного пути, к которому они относятся, за которым следует дефис и две цифры, соответствующие порядковому номеру порта конкретного водного пути.

Перед номером терминала в портах внутренних водных путей, указанных в Европейском соглашении о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) и в настоящем Протоколе, ставятся буквы "С-Р"; перед номером терминалов, имеющих важное значение лишь для международных комбинированных перевозок и, следовательно, указанных только в настоящем Протоколе, ставится буква "С".

---

\* Терминалы считаются имеющими важное значение для международных комбинированных перевозок, если они вместе с соответствующими внутренними водными путями и прибрежными маршрутами образуют взаимосвязанную сеть комбинированных перевозок и если они уже используются для комбинированных перевозок.

ПЕРЕЧЕНЬ ТЕРМИНАЛОВ В ПОРТАХ

1) Франция

С-Р 01-01	Дюнкерк (канал Дюнкерк-Валансьенн, 20,5 км)
С-Р 02-03	Лиль (Дель, 42,0 км)
С-Р 10-36	Страсбург (Рейн, 296,0 км)
С-Р 10-39	Мюлуз-Оттмарсгейм (Большой эльзасский канал, 21,0 км)
С-Р 10-43	Апропорт (Шалон, Макон, Вильфранш-сюр-Сона) (Сона, 230,0 км, 296,0 км и 335,0 км, соответственно)
С-Р 10-44	Лион (Сона, 375,0 км)
С-Р 10-45	Марсель-Фос (канал Марсель-Рона, 0,0 км)
С-Р 10-04-01	Сет (канал Рона-Сет, 96,0 км)
С-Р 80-01	Гавр (канал Гавр-Танкарвиль, 20,0 км)
С-Р 80-02	Руан (Сена, 242,0 км)
С-Р 80-04-01	Париж, автономный порт: Женевилье (Сена, 194,7 км); Боной-Виньё (Сена, 169,7 км); Эври (Сена, 137,8 км); Мелэн (Сена, 110,0 км); Лиме-Поршвиль (Сена, 109,0 км); Монтро (Сена, 67,4 км); Нантер (Сена, 39,4 км); Брюйер-сюр-Уаз (Уаза, 96,9 км); Сент-Уан-л'Омон (Уаза, 119,2 км); Лани (Марна, 149,8 км).

2) Бельгия

С-Р 01-02	Шарлеруа (Самбра, 38,8 км)
С-Р 01-04	Льеж (Мез, 113,7 км)
С-Р 02-01	Зебрюгге (Северное море)
С-Р 03-04	Гент (канал Тернезен - Гент, 4,6 км);
С-Р 04-05	Брюссель (канал Брюссель - Рюпель, 62,0 км)
С-Р 04-05-02	Виллебрук (канал Брюссель - Рюпель, 34,0 км)
С-Р 05-01	Авельгем (Бовен Шельда, 35,7 км)
С-Р 05-03	Мерхут (Альберт-канал, 80,7 км)
С-Р 06-01	Антверпен (Шельда, 102,9 км)

3) Нидерланды

С-Р 10-01	Роттердам (Ныве Маас, 1002,5 км)
С-Р 11-03	Амстердам (Нордзе-канал, 20,6 км)
С-Р 12-01	Ниймеген (Ваал, 884,6 км)

#### 4) Германия

С-Р 10-04	Эммерих (Рейн, 852,0 км)
С-Р 10-12	Дуйсбург-Рурорт Хефен (Рейн, 774,0 км)
С-Р 10-14	Дюссельдорф (Рейн, 743,0 км)
С-Р 10-15	Нойс (Рейн, 740,0 км)
С-Р 10-18	Кельн (Рейн, 688,0 км)
С-Р 10-24	Кобленц (Рейн, 596,0 км)
С-Р 10-29	Мангейм (Рейн, 424,0 км)
С-Р 10-32	Гермерсгейм (Рейн, 385,0 км)
С-Р 10-33	Вёрт (Рейн, 366,0 км)
С-Р 10-34	Карлсруэ (Рейн, 360,0 км)
С-Р 14-01	Бремерхафен (Везер, 66,0-68,0 км)
С-Р 14-04	Бремен (Везер, 4,0-8,0 км)
С-Р 20-04	Гамбург (Эльба, 618,0-639,0 км) <sup>1</sup>
С-Р 20-08	Магдебургский порт (Эльба, 330,0-333,0 км) <sup>1</sup>
С-Р 80-12	Майнц (Рейн, 500,0 км)
С-Р 80-31	Регенсбург (Дунай, 2 370,0-2 378,0 км)
С-Р 80-32	Деггендорф (Дунай, 2 281,0-2 284,0 км)
С 80-01	Пассау (Дунай, 2228,4 км)

#### 5) Швейцария

С-Р 10-09-02	Рейнские порты Базеля (Рейн, 159,38-169,95 км)
--------------	--

#### 6) Чешская Республика

С-Р 20-15	Дечин (Эльба, 98,2 и 94,2 км) <sup>1</sup>
С-Р 20-16	Усти-над-Лабой (Эльба, 75,3 и 72,5 км) <sup>1</sup>
С-Р 20-17	Мельник (Эльба, 3,0 км) <sup>1</sup>
С 20-01	Пардубице (Эльба, 130,0 км) (планируется)
С-Р 20-06-01	Прага (Влтава, 46,5 и 55,5 км)

---

<sup>1</sup> Расстояние к портам по реке Эльбе измеряется следующим образом: в Германии - от чешско-германской государственной границы; в Чешской Республике - от слияния рек Эльбы и Влтавы в Мельнике.

7) Словакия

С-Р 80-38	Братислава (Дунай, 1865,4 км)
С-Р 80-40	Комарно (Дунай, 1767,1 км)
С-Р 80-41	Штурово-ИЦП (Дунай, 1721,4 км)
С 81-01	Середь (Ваг, 74,3 км)
С 81-02	Шаля (Ваг, 54,5 км)
С 20/30-01	Девинска Нова Вес (Морава, 4,0 км)

8) Австрия

С-Р 80-33	Линц (Дунай, 2128,2-2130,6 км)
С-Р 80-34	Линц-Фёст (Дунай, 2127,2 км)
С-Р 80-35	Энс-Энсдорф (Дунай, 2111,8 км)
С-Р 80-36	Кремс (Дунай, 2001,5 км)
С-Р 80-37	Вена (Дунай, 1916,8-1920,2 км)

9) Польша

С-Р 30	Гливице Лабенды (Гливицкий канал)
С-Р 30	Ополе (Одра)
С-Р 30	Вроцлав (Одра)
С-Р 40	Плоцк (Висла)

10) Венгрия

С-Р 80-42	Будапешт (Дунай, 1640,0 км)
-----------	-----------------------------

11) Хорватия

С-Р 80-47	Вуковар (Дунай, 1333,1 км)
С-Р 80-08-01	Осиек (Драва, 14,0 км)
С-Р 80-12-01	Славонски-Брод (Сава, 355,0 км)
С-Р 80-12-02	Сисак (Сава, 577,0 км)

12) Югославия

13) Болгария

С 80-01	Видин (Дунай, 790,2 км)
С-Р 80-56	Русе (Дунай, 495,0 км)

14) Румыния

С-Р 80-51	Турну-Северин (Дунай, 931,0 км)
С-Р 80-57	Джурджу (Дунай, 493,0 км)
С-Р 80-58	Олтеница (Дунай, 430,0 км)
С-Р 80-60	Брэила (Дунай, 172,0-168,5 км)
С-Р 80-61	Галац (Дунай, 157,0-145,4 км)
С-Р 80-14-03	Констанца (Канал Дунай — Черное море, 64,0 км)

15) Российская Федерация

С-Р 50-01	Санкт-Петербург, морской порт (Нева, 1397,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-02	Санкт-Петербург, речной порт (Нева, 1385,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-03	Подпорожье (Волго-Балтийский водный путь, 1045,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-04	Череповец (Волго-Балтийский водный путь, 540,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-05	Ярославль (Волга, 520,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-06	Нижний Новгород (Волга, 907,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-07	Казань (Волга, 1313,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-08	Ульяновск (Волга, 1541,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-09	Самара (Волга, 1746,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-10	Саратов (Волга, 2175,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-11	Волгоград (Волга, 2560,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-12	Астрахань (Волга, 3051,0 км) <sup>2</sup>
С 50-01	Рыбинск (Волга, 433,0 км) <sup>2</sup>
С 50-02	Кинешма (Волга, 708,0 км) <sup>2</sup>
С 50-03	Тольятти (Волга, 1675,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-02-01	Москва, Северный порт (канал им. Москвы, 42,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-02-02	Москва, Западный порт (канал им. Москвы, 32,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-02-03	Москва, Южный порт (канал им. Москвы, 0,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 50-01-01	Пермь (Кама, 2269,0 км) <sup>2</sup>
С 50-01-01	Чайковский (Кама, 1933,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 90-03	Азов (Дон, 3168,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 90-04	Ростов (Дон, 3134,0 км) <sup>2</sup>
С-Р 90-05	Усть-Донецк (Дон, 2997,0 км) <sup>2</sup>
С 90-01	Волгодонск (Дон, 1868,0 км) <sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Расстояние от Южного порта Москвы.

**16) Украина**

**С-Р 80-09-02**

**Килля (Дунай — Киллийское гирло, 47,0 км)**

**С-Р 80-09-03**

**Усть-Дунайск (Дунай — Киллийское гирло, 1,0 км)**

**С-Р 40-05**

**Киев (Днепр, 856,0 км)**

**С-Р 40-09**

**Днепропетровск (Днепр, 393,0 км)**

**С-Р 40-12**

**Херсон (Днепр, 28,0 км)**

### Приложение III

## **МИНИМАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЕВРОПЕЙСКИМ ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ, ИМЕЮЩИМ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК**

### **a) Технические параметры водных путей категории С-Е**

Основные технические параметры водных путей категории С-Е в основном соответствуют классификации европейских внутренних водных путей, приведенной в таблице 1.

Для оценки различных водных путей категории С-Е используются параметры классов Vb-VII с учетом следующих принципов:

- i) класс водного пути определяется горизонтальными габаритами самоходных судов, барж, а также толкаемых составов и в первую очередь основным стандартным габаритом, каковым является их ширина или поперечный габарит;
- ii) приведенные в таблице 1 значения по классу Vb следует рассматривать в качестве важных минимальных целей, которые предстоит достичь в рамках соответствующих программ развития инфраструктуры. В случае новых внутренних водных путей, которые будут использоваться для комбинированных перевозок, следует обеспечить минимальную осадку 280 см;
- iii) считается, что для обеспечения пригодности водного пути к контейнерным перевозкам должны быть выполнены следующие минимальные требования:  

суда внутреннего плавания шириной 11,4 м и длиной примерно 110 м должны иметь возможность осуществлять перевозку контейнеров в три или более яруса; в противном случае допустимая длина толкаемых составов должна составлять 185 м; тогда они смогут перевозить контейнеры в два яруса;
- iv) при модернизации существующих и/или создании новых водных путей следует всегда руководствоваться более высокими значениями габаритов судов или составов;









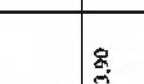

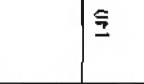

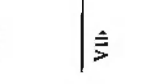

- v) для повышения эффективности контейнерных перевозок следует обеспечивать наибольшую возможную высоту прохода под мостами в соответствии со сноской 4 к таблице 1<sup>1</sup>;
- vi) на водных путях с изменяющимся уровнем воды значение рекомендуемой осадки должно быть не меньше значения осадки, обеспечиваемой в течение в среднем 240 дней в году (или 60% периода навигации). Там, где это возможно и экономически оправдано, следует обеспечить значение рекомендуемой высоты прохода под мостами (5,25; 7,00 или 9,10 м) при наивысшем судоходном уровне;
- vii) единые параметры класса, осадки и высоты прохода под мостами следует обеспечить либо на всем водном пути, либо как минимум на значительных по протяженности участках этого пути;
- viii) по возможности, следует обеспечить, чтобы параметры прилегающих внутренних водных путей были одинаковыми или аналогичными;
- ix) максимальную осадку (4,50 м) и минимальную высоту прохода под мостами (9,10 м) следует обеспечить на всех участках сети, непосредственно связанных с прибрежными маршрутами;
- x) минимальную высоту прохода под мостами 7,00 м следует обеспечить на водных путях, которые соединяют важные морские порты с районами, находящимися в глубине страны, и которые могут быть успешно использованы для контейнерных перевозок и перевозок "река-море";
- xi) прибрежные маршруты, указанные в приложении I выше, призваны обеспечить целостность сети европейских внутренних водных путей категории С-Е и предназначены, по смыслу настоящего Протокола, для плавания судов типа "река-море", габариты которых должны, когда это возможно и экономически целесообразно, отвечать требованиям к самоходным судам, пригодным для плавания по внутренним водным путям класса Vb и более высоких классов.

---

<sup>1</sup> Однако, если доля порожних контейнеров превышает 50 процентов, следует рассмотреть вопрос об обеспечении величины минимальной высоты прохода под мостами, превышающей величину, указанную в сноске 4 к таблице 1.

Таблица 1\*

КЛАССИФИКАЦИЯ ЕВРОПЕЙСКИХ ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЕЙ, ИМЕЮЩИХ ВАЖНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДЛЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК\*\*

Тип водного пути	Классы водных путей	Самостоятельные суда и баржи						Толкаемые составы						Минимальная высота подмостков Н(м)	Грузооборот в млн т на канал
		Тип судна: общие характеристики			Тип состава: общие характеристики										
		Наименование	Максимальная длина L(m)	Максимальная ширина В(м)	Осадка d(m)	Тоннаж T(t)	Длина L(m)	Ширина В(м)	Осадка d(m)	Тоннаж T(t)					
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14		
МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ	Vb	Большое рефлексное судно	95-110	11,4	2,50-2,80	1 500-3 000		172-185 <sup>1</sup>	11,4	2,50-4,50	3 200-6 000	5,25 м <sup>3</sup> 7,00 м <sup>3</sup> 9,10 <sup>4</sup>			
	Vd							95-110 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	3 200-6 000	7,90 м <sup>3</sup> 9,10 <sup>4</sup>			
	Vlb	3	140	15,0	3,90			185-195 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	6 400-12 000	7,00 м <sup>3</sup> 9,10 <sup>4</sup>			
	Vlc							270-280 <sup>1</sup>	22,8	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 <sup>4</sup>			
	Vll							195-200	33,0-34,2	2,50-4,50	9 600-18 000	9,10 <sup>4</sup>			
								275-285	33,0-34,2	2,50-4,50	14 500-27 000	9,10 <sup>4</sup>			

\* Настоящая классификация соответствует классификации, приведенной в приложении III к Европейскому соглашению о важнейших внутренних водных путях международного значения (СМВП) от 19 января 1996 года.

\*\* Классы I-Va не применяются в настоящей таблице, так как они имеют региональное значение и не относятся к комбинированным перевозкам.

### Сноски к таблице 1

<sup>1</sup> Первое значение приводится с учетом нынешней ситуации, а второе — с учетом будущих изменений и, в некоторых случаях, нынешней ситуации.

<sup>2</sup> С учетом безопасного расстояния между верхней точкой конструкции судна или его груза и мостом, составляющего примерно 0,30 м.

<sup>3</sup> С учетом предполагаемого будущего развития ролкерных перевозок, контейнерных перевозок и перевозок "река-море".

<sup>4</sup> Для перевозки контейнеров приняты следующие значения:

5,25 м — для судов с загрузкой контейнеров в 2 яруса;

7,00 м — для судов с загрузкой контейнеров в 3 яруса;

9,10 м — для судов с загрузкой контейнеров в 4 яруса;

50% контейнеров могут быть порожними, в противном случае следует применять балластировку.

<sup>5</sup> Значение осадки для конкретного водного пути должно определяться с учетом местных условий.

<sup>6</sup> Составы, в которые входит большее число барж, также могут использоваться на некоторых участках водных путей класса VII. В этом случае горизонтальные габариты могут превышать значения, указанные в таблице.

**b) Минимальные эксплуатационные требования к водным путям категории С-Е**

Для надежного обеспечения международных перевозок на водных путях категории С-Е эти пути должны соответствовать следующим основным эксплуатационным параметрам:

- i) в течение всего периода навигации, за исключением кратких перерывов, упоминаемых ниже, следует обеспечивать сквозные перевозки;
- ii) продолжительность навигации может составлять менее 365 дней только в районах с суровыми климатическими условиями, где в зимнее время невозможно держать фарватер свободным от льда и где, следовательно, необходим зимний перерыв. В этих случаях следует устанавливать даты начала и окончания навигации. Продолжительность перерывов навигации, обусловленных такими естественными явлениями, как ледостав, паводки и т.д., следует сводить к минимуму с помощью соответствующих технических и организационных мер;
- iii) продолжительность перерывов в период навигации, необходимых для регулярного технического обслуживания шлюзов и другого гидротехнического оборудования, следует сводить к минимуму. Пользователей водными путями, на которых планируется проведение работ по техническому обслуживанию, следует информировать о сроках и продолжительности предполагаемого перерыва в навигации. В случае непредвиденного выхода из строя шлюзов и других гидротехнических объектов или в случае других форс-мажорных обстоятельств продолжительность перерывов следует в максимальной степени ограничить за счет принятия всех необходимых мер по исправлению ситуации;
- iv) никаких перерывов в период низкой воды не допускается. Однако разрешается разумное ограничение допустимых значений осадки на водных путях с изменяющимся уровнем воды. Тем не менее в течение всего времени следует обеспечить как минимум осадку 1,20 м, при этом значение рекомендуемой или обычной осадки должно быть не меньше значения осадки, обеспечиваемой в течение 240 дней в году. В районах, упомянутых в подпункте ii) выше, минимальную осадку 1,20 м следует обеспечивать в течение в среднем 60-процентного периода навигации;

v) продолжительность работы шлюзов, разводных мостов и других объектов инфраструктуры должна быть такой, чтобы обеспечивалось при условии экономической целесообразности круглосуточное судоходство (24 часа) по рабочим дням. В конкретных случаях могут допускаться исключения по организационным и/или техническим причинам. Следует также обеспечить разумное судоходное время в праздничные и выходные дни.

c) Минимальные технические и эксплуатационные требования к терминалам в портах

Сеть водных путей категории С-Е дополняется системой терминалов портов внутренних водных путей. Каждый из терминалов должен соответствовать следующим минимальным техническим и эксплуатационным требованиям:

- i) он должен находиться на водном пути категории С-Е;
- ii) . должен располагать возможностями для обработки судов или толкаемых составов, используемых на конкретном водном пути категории С-Е в соответствии с его классом;
- iii) он должен быть связан с основными автомобильными дорогами и железнодорожными линиями (желательно, чтобы они принадлежали к сети международных автомобильных дорог и железнодорожных линий, указанных в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА), в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и в Европейском соглашении о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП));
- iv) его общий грузооборот должен составлять порядка 30 000 — 40 000 ТЕУ в год;
- v) он должен располагать подходящими возможностями для развития портовой промышленной зоны;
- vi) он должен располагать всем оборудованием, необходимым для осуществления обычных операций в рамках международных перевозок;
- vii) в целях обеспечения охраны окружающей среды в портах международного значения следует предусмотреть приемные емкости для удаления отходов, образующихся на борту судов;

- viii) следует обеспечивать эффективную перегрузку контейнеров и других интермодальных грузовых единиц (съемных кузовов, полуприцепов, грузовых автомобилей), а также создать надлежащие возможности для промежуточного складирования контейнеров и предоставлять подходящее оборудование для обработки контейнеров;
- ix) следует осуществлять экономичную, регулярную обработку контейнеров на основе использования специально предназначенных для комбинированных перевозок и тщательно спроектированных терминалов;
- x) помимо непосредственной перегрузки контейнеров (в основном при помощи специальных кранов, позволяющих обрабатывать 15-20 единиц в час), такие терминалы должны предлагать целый ряд других услуг. К числу этих услуг относятся организация последующей перевозки контейнеров, складирование порожних единиц, а также текущий и капитальный ремонт поврежденных контейнеров;
- xi) для ролкерных перевозок следует обеспечить наличие таких специальных объектов и оборудования, как погрузочные рампы, специальные причалы и площадки для стоянки автотранспортных средств;
- xii) у причалов для судов внутреннего плавания, используемых для комбинированных перевозок, должна гарантироваться осадка не менее 2,80 м, желательно — 3,5 м; длина должна быть достаточной для швартовки судов с габаритами длины не менее 110 м, а высота прохода под мостами должна быть такой же, как и на прилегающих водных путях;
- xiii) эффективная обработка партий грузов на терминалах может существенным образом содействовать эффективности международных комбинированных перевозок, особенно при условии соблюдения следующих требований:

продолжительность периода между крайним сроком принятия груза и отправкой судов, а также между прибытием судов и началом выгрузки контейнеров не должна превышать одного часа, если только пожелания клиентов в отношении крайнего срока принятия или передачи грузов не могут быть выполнены другим образом;

продолжительность периодов простоя автотранспортных средств, доставляющих или принимающих грузовые единицы, должна быть минимальной (не более 20 мин);

эти требования могут быть выполнены посредством надлежащей организации и соблюдения параметров различных элементов перегрузочного терминала (см. viii));

- xiv) отдельные функциональные зоны терминала также состоят из ряда взаимосвязанных компонентов. Для того чтобы перегрузочный терминал был оптимальным во всех отношениях, необходимо, чтобы отдельные взаимосвязанные компоненты имели унифицированные параметры, так как степень эффективности терминала определяется его наиболее слабым компонентом.

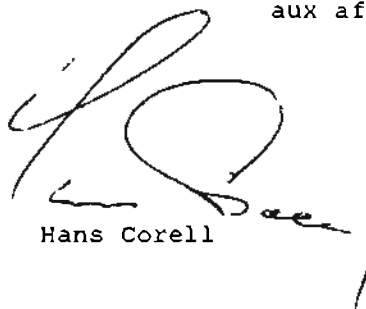
-----

I hereby certify that the foregoing text is a true copy of the Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1991, adopted at Geneva on 17 January 1997, the original of which is deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Je certifie que le texte qui précède est une copie conforme du Protocole à l'Accord européen de 1991 sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) concernant le transport combiné par voie navigable, adopté à Genève le 17 janvier 1997, et dont l'original se trouve déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

For the Secretary-General  
The Legal Counsel  
(Under-Secretary-General  
for Legal Affairs)

Pour le Secrétaire général  
Le Conseiller juridique  
(Secrétaire général adjoint  
aux affaires juridiques)



Hans Corell

United Nations, New York  
23 October 1997

Organisation des Nations Unies  
New York, le 23 octobre 1997



Certified true copy XI.E.2a)  
Copie certifiée conforme XI.E.2(a)  
September 2005