

ZBIERKA  ZÁKONOV
SLOVENSKEJ REPUBLIKY

Ročník 2025

Vyhlásené: 16. 1. 2025

Časová verzia predpisu účinná od: 16. 1.2025

Obsah dokumentu je právne záväzný.

6

OZNÁMENIE

Ministerstva zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky

Ministerstvo zahraničných vecí a európskych záležitostí Slovenskej republiky oznamuje, že 17. januára 1997 bol v Ženeve prijatý Protokol o kombinovanej doprave po vnútrozemských vodných cestách k Európskej dohode o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) z roku 1991.

Listina o schválení za Slovenskú republiku bola podpísaná 16. mája 2024.

U depozitára, ktorým je generálny tajomník Organizácie spojených národov, bola uložená 26. júna 2024.

Protokol nadobudol platnosť 29. októbra 2009 v súlade s článkom 9 ods. 1 a pre Slovenskú republiku je platný od 24. septembra 2024 v súlade s článkom 9 ods. 3.

ECE/TRANS/122

**HOSPODÁRSKA KOMISIA OSN PRE EURÓPU
VÝBOR PRE VNÚTROZEMSKÚ DOPRAVU**

**PROTOKOL
O KOMBINOVANEJ DOPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH VODNÝCH
CESTÁCH K EURÓPSKEJ DOHODE O NAJDÔLEŽITEJŠÍCH
TRASÁCH MEDZINÁRODNEJ KOMBINOVANEJ DOPRAVY
A SÚVISIACICH OBJEKTOCH (AGTC) Z ROKU 1991**

ŽENEVA, 17. JANUÁRA 1997

ORGANIZÁCIA SPOJENÝCH NÁRODOV

1997

**PROTOKOL O KOMBINOVANEJ DOPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH
VODNÝCH CESTÁCH K EURÓPSKEJ DOHODE O NAJDÔLEŽITEJŠÍCH
TRASÁCH MEDZINÁRODNEJ KOMBINOVANEJ DOPRAVY A PRÍSLUŠNÝCH
OBJEKTOCH (AGTC) Z ROKU 1991**

ZMLUVNÉ STRANY,

ŽELAJÚC SI prispieť k uľahčeniu medzinárodnej dopravy tovarov,

SÚC SI VEDOMÉ TOHO, že predpokladaný rast objemu medzinárodnej dopravy tovarov je dôsledkom rozširovania medzinárodného obchodu,

UVEDOMUJÚC SI nepriaznivé následky tejto situácie pre životné prostredie,

ZDÔRAZŇUJÚC dôležitú úlohu všetkých technológií kombinovanej dopravy pre odľahčenie európskej siete vnútrozemskej dopravy a pre zmiernenie ekologických škôd,

UZNÁVAJÚC, že kombinovaná doprava po vnútrozemských vodných cestách i po jednotlivých pobrežných trasách môže predstavovať dôležitú zložku dopravy po niektorých európskych dopravných koridoroch,

SÚC PRESVEDČENÉ O TOM, že na zvýšenie efektívnosti medzinárodnej kombinovanej dopravy po vnútrozemských vodných cestách i po niektorých pobrežných trasách v Európe, ako aj ich prítlačivosti pre užívateľov je mimoriadne dôležité stanoviť právny rámec určujúci koordinovaný plán rozvoja kombinovanej dopravy po vnútrozemských vodných cestách i po niektorých pobrežných trasách, ako aj infraštruktúry nevyhnutnej na ich realizáciu na základe medzinárodne odsúhlasených výkonových parametrov a noriem,

DOHODLI SA takto:

KAPITOLA I
VŠEOBECNÉ USTANOVENIA

Článok 1
DEFINÍCIE

Pre účely tohto Protokolu:

- (a) Termín "kombinovaná doprava" znamená prepravu tovarov v jednej a tej istej nákladovej jednotke s využitím niekoľkých druhov dopravy;
- (b) termín "sieť vnútrozemských vodných ciest, ktoré majú veľký význam pre medzinárodnú kombinovanú dopravu" znamená všetky vnútrozemské vodné cesty a tie pobrežné trasy, ktoré zodpovedajú minimálnym požiadavkám uvedeným v Prílohe III k tomuto protokolu, ak:
 - (i) sa v súčasnosti využívajú na pravidelnú medzinárodnú kombinovanú dopravu;

- (ii) slúžia ako veľmi dôležité prípojné trasy pre medzinárodnú kombinovanú dopravu;
- (iii) sa v najbližšej budúcnosti, podľa predpokladu, stanú dôležitými trasami medzinárodnej kombinovanej dopravy (ako je to definované v bodoch (i) a (ii)).

Tieto pobrežné trasy musia byť v súlade s ustanoveniami bodu (xi) časti (a) Prílohy III;

(c) termín "príslušné objekty" zahŕňa terminály v prístavoch, ktoré majú veľký význam pre medzinárodnú kombinovanú dopravu, zabezpečujúce prekládku kontajnerov a iných nákladových jednotiek kombinovanej dopravy (výmenných nadstavieb, privesov, nákladných automobilov atď.) používaných v kombinovanej doprave, z plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy na prostriedky námornej, automobilovej a železničnej dopravy.

Článok 2

OZNAČENIE SIETE

1. Zmluvné strany, ktoré sú tiež Stranami Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) z roku 1991, prijímajú ustanovenia tohto Protokolu ako koordinovaný medzinárodný plán rozvoja a prevádzkovania siete vnútrozemských vodných ciest, ktoré majú veľký význam pre medzinárodnú kombinovanú dopravu, ako aj terminálov v prístavoch, uvádzanej v ďalšom ako "medzinárodná sieť vnútrozemských vodných ciest pre kombinovanú dopravu", a tento plán hodlajú plniť v rámci národných programov.

2. Medzinárodná sieť vnútrozemských vodných ciest pre kombinovanú dopravu zahŕňa vnútrozemské vodné cesty, uvedené v Prílohe I k tomuto Protokolu a terminály v prístavoch uvedené v Prílohe II k tomuto Protokolu.

Článok 3

MINIMÁLNE TECHNICKÉ A PREVÁDZKOVÉ POŽIADAVKY

Za účelom uľahčenia kombinovanej dopravy v medzinárodnej sieti vnútrozemských vodných ciest určených na túto dopravu Zmluvné strany prijímajú príslušné opatrenia na zabezpečenie minimálnych technických a prevádzkových požiadaviek uvedených v Prílohe III k tomuto Protokolu.

Článok 4

PRÍLOHY

Prílohy k tomuto Protokolu tvoria neoddeliteľnú súčasť Protokolu.

KAPITOLA II ZÁVEREČNÉ USTANOVENIA

Článok 5

URČENIE DEPOZITÁRA

Depozitárom tohto Protokolu je Generálny tajomník Organizácie Spojených národov.

Článok 6

PODPÍSANIE

1. Tento Protokol je sprístupnený pre podpísanie v úradovni Organizácie Spojených národov v Ženeve pre štáty, ktoré sú Zmluvnými stranami Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) z roku 1991, od 1. novembra 1997 do 31. októbra 1998.

2. Tieto podpisy podliehajú ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu.

Článok 7

RATIFIKÁCIA, PRIJATIE ALEBO SCHVÁLENIE

1. Tento Protokol podlieha ratifikácii, prijatiu alebo schváleniu v súlade s bodom 2 Článku 6.

2. Ratifikácia, prijatie alebo schválenie sa uskutočňuje uložením príslušného dokumentu do úschovy u Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov.

Článok 8

PRISTÚPENIE

1. K tomuto Protokolu môže pristúpiť ktorýkoľvek štát uvedený v bode 1 Článku 6, a to od 1. novembra 1997.

2. Pristúpenie k Protokolu sa uskutočňuje uložením príslušného dokumentu do úschovy u Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov.

Článok 9

NADOBUDNUTIE PLATNOSTI

1. Tento Protokol nadobudne platnosť po uplynutí 90 dní od dátumu, kedy vlády piatich štátov uložili do úschovy dokument o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení, za predpokladu, že jedna alebo niekoľko vodných ciest medzinárodnej siete vnútrozemských vodných ciest pre kombinovanú dopravu nepretržite spája územia aspoň troch štátov, ktoré tento dokument uložili do úschovy.

2. V prípade, ak vyššie uvedená podmienka nebude splnená, Protokol nadobudne platnosť po uplynutí 90 dní od dátumu, kedy bol uložený do úschovy dokument o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení, ktorým sa táto podmienka naplní.

3. Pre každý štát, ktorý uloží do úschovy dokument o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pristúpení po začatí deväťdesiatdenného obdobia uvedeného v bodoch 1 a 2 tohto Článku, Protokol nadobudne platnosť po uplynutí 90 dní od dátumu uloženia do úschovy tohto dokumentu.

Článok 10

OBMEDZENIA NA UPLATŇOVANIE TOHTO PROTOKOLU

1. Ani jedno z ustanovení tohto Protokolu sa nemá vykladať ako prekážka pre ktorúkoľvek zo Zmluvných strán prijímať opatrenia zlučiteľné s Chartou Organizácie Spojených národov a limitované naliehavými požiadavkami danej situácie, ktoré považuje za nevyhnutné na zabezpečenie svojej vonkajšej alebo vnútornej bezpečnosti.

2. O týchto opatreniach, ktoré musia byť dočasné, má byť bezodkladne vyrozumený depozitár s uvedením ich charakteru.

Článok 11

UROVNÁVANIE SPOROV

1. Každý spor medzi dvomi alebo viacerými Zmluvnými stranami ohľadne výkladu alebo uplatňovania tohto Protokolu, ktorý sporiace sa strany nie sú schopné vyriešiť cestou rokovaní alebo inými prostriedkami na urovnávanie sporov, sa postúpi na arbitrážne konanie na žiadosť jednej zo Zmluvných strán, medzi ktorými vznikol spor, a za týmto účelom sa predloží jednému alebo niekoľkým arbitrom vybraným na základe vzájomného súhlasu sporiacich sa strán. Ak v priebehu troch mesiacov od dátumu predloženia žiadosti o arbitrážne konanie sporiace sa strany nedosiahnu dohodu o výbere arbitra alebo arbitrov, je ktorákolvek zo strán oprávnená požiadať Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov o vymenovanie jedného arbitra, ktorému sa spor predloží na rozhodnutie.
2. Rozhodnutie arbitra alebo arbitrov vymenovaných v súlade s ustanoveniami bodu 1 tohto článku je záväzné pre Zmluvné strany, medzi ktorými vznikol spor.

Článok 12

VÝHRADY

Každý štát má právo pri podpise tohto Protokolu alebo pri uložení do úschovy dokumentu o ratifikácii, prijatí, schválení alebo pripojení sa informovať depozitára o tom, že sa nepovažuje za viazaný Článkom 11 tohto Protokolu.

Článok 13

DODATKY K PROTOKOLU

1. K tomuto Protokolu možno robiť dodatky v súlade s postupom uvedeným v tomto Článku, s výnimkou prípadov stanovených v Článkoch 14 a 15.
2. Na žiadosť ktorejkoľvek zo Zmluvných strán každý jej návrh na zaradenie dodatku do tohto Protokolu preskúma Pracovná skupina pre kombinovanú dopravu Hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre Európu.
3. V prípade, ak dvojtretinová väčšina Zmluvných strán prítomných a zúčastnených na hlasovaní schváli dodatok, Generálny tajomník Organizácie Spojených národov rozošle tento dodatok všetkým Zmluvným stranám na prijatie.
4. Každý navrhovaný dodatok oznámený v súlade s odsekom 3 tohto článku nadobudne platnosť pre všetky Zmluvné strany tri mesiace po uplynutí dvanásťmesačného obdobia nasledujúceho po dátume jeho oznámenia, za predpokladu, že v priebehu tohto dvanásťmesačného obdobia ani jeden zo štátov, ktoré sú Zmluvnými stranami, neoznámil Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov, že má námietky proti navrhovanému dodatku.
5. Ak bola v súlade s odsekom 4 tohto článku oznámená nejaká námietka proti navrhovanému dodatku, tento dodatok sa považuje za neprijatý a nemá nijakú účinnosť.

Článok 14

DODATKY K PRÍLOHÁM I A II

1. Dodatky k Prílohám I a II sa môžu uskutočňovať v súlade s postupom uvedeným v tomto článku.

2. Na žiadosť ktorejkoľvek zo Zmluvných strán každý jej návrh na zaradenie dodatku do Príloh I a II preskúma Pracovná skupina pre kombinovanú dopravu Hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre Európu.
3. V prípade, ak väčšina Zmluvných strán prítomných a zúčastnených na hlasovaní schváli dodatok, Generálny tajomník Organizácie Spojených národov rozošle tento dodatok všetkým bezprostredne zainteresovaným Zmluvným stranám na prijatie. Pre účely tohto článku sa Zmluvná strana považuje za bezprostredne zainteresovanú, ak v prípade zaradenia nového úseku vnútrozemskej vodnej cesty alebo terminálu alebo v prípade ich príslušnej zmeny je jej územie pretínané týmto úsekom vnútrozemskej vodnej cesty alebo je priamo spojené s týmto terminálom alebo sa daný terminál nachádza na zmienenom území.
4. Každý navrhovaný dodatok oznámený v súlade s odsekmi 2 a 3 tohto článku sa považuje za prijatý, ak v priebehu šesťmesačného obdobia nasledujúceho po dátume jeho oznámenia deponitárom ani jedna z bezprostredne zainteresovaných Zmluvných strán neoznámila Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov, že má námietky proti navrhovanému dodatku.
5. Každý takto prijatý dodatok oznámi Generálny tajomník Organizácie Spojených národov všetkým Zmluvným stranám a nadobudne platnosť tri mesiace po jeho oznámení deponitárom.
6. Ak bola v súlade s odsekom 4 tohto článku oznámená nejaká námietka proti navrhovanému dodatku, tento dodatok sa považuje za neprijatý a nemá nijakú účinnosť.
7. Sekretariát Hospodárskej komisie OSN pre Európu bezodkladne informuje deponitára o Zmluvných stranách ktoré sú bezprostredne zainteresované na navrhovanom dodatku.

Článok 15

DODATKY K PRÍLOHE III

1. Dodatky k Prílohe III sa môžu uskutočňovať v súlade s postupom uvedeným v tomto článku.
2. Na žiadosť ktorejkoľvek zo Zmluvných strán každý jej návrh na zaradenie dodatku do Prílohy III preskúma Pracovná skupina pre kombinovanú dopravu Hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov pre Európu.
3. V prípade, ak dvojtretinová väčšina Zmluvných strán prítomných a zúčastnených na hlasovaní schváli dodatok, Generálny tajomník Organizácie Spojených národov rozošle tento dodatok všetkým Zmluvným stranám na prijatie.
4. Každý navrhovaný dodatok oznámený v súlade s odsekom 3 tohto článku sa považuje za prijatý, pokiaľ v priebehu šesťmesačného obdobia nasledujúceho po dátume jeho oznámenia jedna pätina alebo viac Zmluvných strán neoznámili Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov, že majú námietky proti navrhovanému dodatku.
5. Každý dodatok prijatý v súlade s odsekom 4 tohto článku oznámi Generálny tajomník Organizácie Spojených národov všetkým Zmluvným stranám a nadobudne platnosť tri mesiace po dátume jeho oznámenia pre všetky Zmluvné strany okrem tých, ktoré už informovali Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov o svojich námietkach

proti navrhovanému dodatku v priebehu šesťmesačného obdobia nasledujúceho po dátume jeho oznámenia v súlade s odsekom 4 tohto článku.

6. Ak jedna pätina alebo viac Zmluvných strán informovala o svojich námietkach proti navrhovanému dodatku v súlade s odsekom 4 tohto článku, tento dodatok sa považuje za neprijatý a nemá nijakú účinnosť.

Článok 16

VYPOVEDANIE

1. Ktorákoľvek Zmluvná strana môže vypovedať tento Protokol písomným oznámením adresovaným Generálnemu tajomníkovi Organizácie Spojených národov.
2. Vypovedanie nadobudne účinnosť jeden rok po dátume prevzatia zmieneneho oznámenia Generálnym tajomníkom Organizácie Spojených národov.
3. Každá Zmluvná strana, ktorá prestane byť Stranou Európskej dohody o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC) z roku 1991, k tomu istému dátumu prestane byť Stranou tohto Protokolu.

Článok 17

UKONČENIE PLATNOSTI

Ak po vstupe tohto Protokolu do platnosti počet Zmluvných strán v ľubovoľnom období dvanástich po sebe idúcich mesiacov bude menší ako päť, Protokol stratí účinnosť dvanásť mesiacov po dátume, kedy piaty štát prestal byť Zmluvnou stranou.

Článok 18

OZNÁMENIA A SPRÁVY DEPOZITÁRA

Okrem tých oznámení a správ, ktoré môžu byť špecifikované týmto Protokolom, funkcie Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov ako depozitára sú stanovené v Časti VII Viedenského dohovoru o zmluvnom práve uzavretého dňa 23. mája 1969.

Článok 19

AUTENTICKÉ ZNENIA

Originály tohto Protokolu, ktorého znenia v anglickom, francúzskom a ruskom jazyku sú rovnako autentické, sa ukladajú do úschovy u Generálneho tajomníka Organizácie Spojených národov.

NA DÔKAZ VYŠŠIE UVEDENÉHO, podpísaní dole, majúci na to náležité oprávnenie, podpísali tento Protokol.

Ženeva, sedemnásteho januára 1997.

Príloha I**VNÚTROZEMSKÉ VODNÉ CESTY VÝZNAMNÉ PRE MEDZINÁRODNÚ
KOMBINOVANÚ DOPRAVU^{*/}**Číslovanie vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu

1. Všetky vnútrozemské vodné cesty významné pre medzinárodnú kombinovanú dopravu sú označené dvoj-, štvor- alebo šesťmiestnymi číslami, pred ktorými stoja dve písmená "C-E"^{**/}.
2. Hlavné základné prvky siete vodných ciest kategórie C-E sú označené dvojmiestnymi číslami a ich hlavné a vedľajšie vetvy ("vetvy z vetiev") sú označené štvormiestnymi, resp. šesťmiestnymi číslami.
3. Diaľkové vnútrozemské vodné cesty, ktoré vedú prevažne v smere sever - juh, zabezpečujú prístup k morským prístavom a spájajúce jednu morskú oblasť s druhou, sú označené číslami 10, 20, 30, 40 a 50 v poradí stúpajúcom od západu na východ.
4. Diaľkové vnútrozemské vodné cesty, ktoré vedú prevažne v smere západ - východ a pretínajú tri alebo viac vnútrozemských vodných ciest zmienených v odseku 3 tejto Prílohy, sú označené číslami 60, 70, 80 a 90 v poradí stúpajúcom od severu na juh.
5. Ostatné hlavné vnútrozemské vodné trasy sú označené dvojmiestnymi číslami medzi číslami dvoch diaľkových vnútrozemských vodných ciest uvedených v odsekoch 3 a 4 tejto Prílohy, medzi ktorými sa tieto hlavné cesty nachádzajú.
6. V prípade vetiev (alebo vetiev z vetiev) prvé dve (alebo štyri) číslice označujú príslušný vyšší prvok siete vodných ciest a posledné dve číslice označujú jednotlivé vetvy očíslované v poradí od začiatku do konca vyššieho prvku siete, ako je to opísané nižšie v tabuľke. Párne čísla sa používajú na označenie pravostranných vetiev a nepárne čísla na označenie ľavostranných vetiev.

**EURÓPSKE VNÚTROZEMSKÉ VODNÉ CESTY PRE PRAVIDELNÚ
MEDZINÁRODNÚ KOMBINOVANÚ DOPRAVU**

Sekcia vnútrozemskej vodnej cesty	C-E číslo vodnej cesty
(1) Francúzsko	
Dunkerque - Arleux - Condé sur Escaut	C-E 01
Deule	
Bauvin - Lille - (Zeebrugge)	C-E 02
Seine - severné spojenie	
(Compiègne - Arleux) (plánované)	C-E 05
Rhone	

^{*/} Vnútrozemské vodné cesty sú považované za významné pre medzinárodnú kombinovanú dopravu, ak sa v súčasnosti využívajú na pravidelnú medzinárodnú kombinovanú dopravu, ak slúžia ako významné prípojné trasy pre medzinárodnú prepravu, alebo ak sa očakáva, že v najbližšej budúcnosti sa stanú významnými (pozri Článok 1, odsek b)).

^{**/} Vnútrozemské vodné cesty kategórie C-E sú uvedené v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách (AGN) a v tomto Protokole.

Marseille - Fos - Lyon	C-E 10
Kanál du Rhône á Sète	C-E 10-011
Lyon - St. Jean de Losne	C-E 10
(St. Jean de Losne - Mulhouse) (plánované)	C-E 10
Rhine	
(Bále -) Strasbourg	C-E 10
Seine	
Le Havre - Rouen - Conflans	C-E 80
Conflans - Compiégne	C-E 80
(Compiégne - Toul) (plánované)	C-E 80
Conflans - Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers - Bray - sur Siene	C-E 80-04
Mosele	
Toul - Nancy - Thionville (-Trier)	C-E 80
(2) Belgicko	
Haute Meuse	C-E 01
Mer du Nord - Leie	C-E 02, C-E 07
Gent - Tewrneuzenský kanál	C-E 03
Schelde - Rijn spojenie	C-E 03, C-E 06
Bruxelles - Rupelský kanál	C-E 04
Bovenshelde	C-E 05
Albertov kanál	C-E 06
(3) Holandsko	
Kanál Juliana	C-E 01
Dordtsche Kill	C-E 01
Sud Bevelandský kanál	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Schelde - Rijn spojenie	C-E 06
Waal	C-E 10
Rijn	C-E 10
Amsterdam - Rijnský kanál	C-E 11
Maas - Waalský kanál	C-E 12
Twenthe kanál	C-E 70
Lek	C-E 70
(4) Nemecko	
Rhein	
(Strasbourg) - Karlsruhe - holandsko/nemecká hranica	C-E 10
Wesel - Dattelský kanál	C-E 10-01
Datteln - Hammmský kanál	C-E 10-01
Rhein - Hernský kanál	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Dortmund - Emský kanál (južne od Mittelandského kanála vrátane Dotrmondskej zdrže)	C-E 13
Mittelwesser	C-E 14
Labe	C-E 20
Labe - Seitenský kanál	C-E 20-02
Hohensaaten - Friedrichshelerská vodná cesta, západná Odra	C-E 31

Mitellandský kanál (vrátane pripojenia Magdeburgu)	C-E 70
Labe - Havelská vodná cesta	C-E 70
Dolná Havelská vodná cesta (vrátane niektorých kanálov v Berlíne)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71- 04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Main - Dunajský kanál	C-E 80
Dunaj	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) Švajčiarsko	
Rhein Basel (- Sstrasbourg)	C-E 10-09
(6) Česká republika	
Labe	C-E 20
Vltava	C-E 20
(Morava) (plánovaná)	C-E 20, C-E 30
(7) Slovensko	
Dunaj	C-E 80
Váh	C-E 81
(Morava) (plánovaná)	C-E 20, C-E 30
(8) Rakúsko	
Dunaj	C-E 80
(9) Poľsko	
Odra (od ústia Gliwického kanála)	C-E 30
Wisla (z Gdanska do Waršavy)	C-E 40
(10) Maďarsko	
Dunaj	C-E 80
(11) Chorvátsko	
Dunaj	C-E 80
(Kanál Dunaj - Sáva) (plánovaná)	C-E 80-10
Dráva (od ústia po Osijek)	C-E 80-08
Sáva (od ústia po Sisak)	C-E 80-12
(12) Juhoslávia	
Dunaj	C-E 80
(13) Bulharsko	
Dunaj	C-E 80
(14) Rumunsko	
Dunaj	C-E 80

Dunajsko - Čiernomorský kanál	C-E 80-14
(15) Ruská federácia	
Petrohrad - Rybinská priehrada	C-E 50
(Volga - Baltická vodná cesta, Rybinská vodná nádrž)	
Rybínská priehrada - Astrachan (rieka Volga)	C-E 50
Rybínsk - Moskva (rieka Volga, Moskovský kanál, rieka Moskva)	C-E 50-02
Vytegra - Petrozavodsk (Onežské jazero)	C-E 60
ústie rieky Kama - Perm (rieka Kama)	C-E 50-01
Azov - Krasnoarmejsk (rieka Don, Volžsko-Donský kanál)	C-E 90
(16) Ukrajina	
Dunaj	C-E 80
Dunaj - Kilijské rameno	C-E 80-09
Dneper (od ústia po Kyjev)	C-E 40
(17) Pobrežné trasy	
Pobrežná trasa z Gibraltáru na sever pozdĺž pobrežia Portugalska, Španielska, Francúzska, Belgicka, Holandska a Nemecka cez Kielsky kanál, pozdĺž pobrežia Nemecka, Poľska, Litvy, Estónska a Ruska po Petrohradsko-Volžsko-Baltickú vodnú cestu, Bielomorsko-Baltický kanál, pozdĺž pobrežia Bieleho mora do Archangel'ska spolu s vnútrozemskými vodnými cestami, ktoré sú dostupné len z tejto trasy.	C-E 60
Pobrežná trasa z Gibraltáru na juh pozdĺž pobrežia Španielska, Francie, Talianska, Grécka, Turecka, Bulharska, Rumunska a Ukrajiny pozdĺž južného pobrežia Krymu po Azov, cez rieku Don po Rostov - Kalach - Volgograd - Astrachán spolu s vnútrozemskými vodnými cestami, ktoré sú dostupné len z tejto trasy.	C-E 90

Príloha II**TERMINÁLY V PRÍSTAVOCH, KTORÉ SÚ VÝZNAMNÉ PRE MEDZINÁRODNÚ KOMBINOVANÚ DOPRAVU^{*/}****Číslovanie terminálov v prístavoch vnútrozemských vodných ciest**

Všetky terminály v prístavoch vnútrozemských vodných ciest, ktoré sú významné pre medzinárodnú kombinovanú dopravu sú označené číslami - v poradí stúpajúcom od západu na východ a od severu na juh - pozostávajúcimi z čísiel vodných ciest, ku ktorým patria, nasledovaných spojovníkom a dvomi číslicami zodpovedajúcimi prístavu na konkrétnej vodnej ceste.

Pred čísla terminálov v prístavoch vnútrozemských vodných ciest, ktoré sú uvedené v Európskej dohode o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) a v tomto Protokole, sa kladú písmená "C-P"; pred čísla terminálov, ktoré sú významné len pre medzinárodnú kombinovanú dopravu, a preto sú uvedené len v tomto Protokole, sa kladie len písmeno "C".

Zoznam terminálov v prístavoch**(1) Francúzsko**

- C-P 01-01 Dunkerque (Dunkerque - Valencienneský kanál, 20,5 km)
- C-P 02-03 Lille (Deúle, 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, Villefranche - sur Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km a 335,0 km)
- C-P 10-44 Lyon (Saône, 375,0 km)
- C-P 10-45 Marseille - Fos (Marseillsko - Rhônský kanál, 0,0 km)
- C-P 10-04-01 Sète (Rhône - Sète kanál, 96,0 km)
- C-P 80-01 Le Havre (Le Havre - Tancarvillský kanál, 20,0 km)
- C-P 80-02 Rouen (seine, 242,0 km)
- C-P 80-04-01 Port Autonome de Paris:
 - Gennevilliers
 - 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) Belgicko

- C-P 01-02 Charleroi (Sambre, 38,8 km)

^{*/} Terminály sú považované za významné pre medzinárodnú kombinovanú dopravu, ak spoločne s príslušnými vnútrozemskými vodnými cestami a pobrežnými trasami tvoria vzájomne previazanú sieť pre kombinovanú dopravu a ak sa už využívajú na kombinovanú dopravu.

- C-P 01-04 Liège (Meuse, 113,7 km)
- C-P 02-01 Zeebrugge (Severné more)
- C-P 03-04 Gent (Terneuzen - Gentský kanál, 4,6 km)
- C-P 04-05 Bruxelles (Kanál Bruxelles - Rupel, 62,0 km)
- C-P 04-05-02 Willebroek (Kanál Bruxelles - Rupel, 34,0 km)
- C-P 05-01 Avelgem (Boeven Schelde, 35,7 km)
- C-P 05-03 Meerhout (Albertov kanál, 80,7 km)
- C-P 06-01 Antwerpen (Schelde, 102,9 km)

(3) Holandsko

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

(4) Nemecko

- 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 Wirth (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 (Labe, 618,0 - 639,0 km)^{1/}
- C-P 20-08 Magdeburger Häfen (Labe, 330,0 - 333,0 km)^{1/}
- C-P 80-12 Mainz (Rhine, 500,0 km)
- C-P 80-31 Regensburg (Dunaj, 2370,0 - 2378,0 km)
- C-P 80-32 Deggendorf (Dunaj, 2281,0 - 2284,0 km)
- C 80-01 Passau (Dunaj, 2228,4 km)

(5) Švajčiarsko

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

(6) Česká republika

- C-P 20-15 Děčín (Labe, 98,2 a 94,2 km)^{1/}
- C-P 20-16 Ústí nad Labem (Labe, 75,3 a 72,5 km)^{1/}
- C-P 20-17 Mělník (Labe, 3,0 km)^{1/}
- C 20-15 Pardubice (Labe, 130,0 km) (plánované)
- C-P 20-06-01 Praha (Vltava, 46,5 a 55,5 km)

(7) Slovensko

- C-P 80-38 Bratislava (Dunaj, 1865,4 km)
- C-P 80-40 Komárno (Dunaj, 1767,1 km)
- C-P 80-41 Štúrovo (Dunaj, 1721,4 km)

^{1/} Vzdialenosť prístavov na rieke Labe sa meria: v Nemecku - od česko/nemeckej štátnej hranice; v Českej republike - od sútoku riek Labe a Vltava pri Mělníku.

- C 81-01 Sereď (Váh, 74,3 km)
C 81-02 Šaľa (Váh, 54,5 km)
C 20/30-01 Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

(8) Rakúsko

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

(9) Poľsko

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

(10) Maďarsko

- C-P 80-42 Budapešť (Dunaj, 1640,0 km)

(11) Chorvátsko

- C-P 80-47 Vukovar (Dunaj, 1333,1 km)
C-P 80-08-01 Osijek (Dráva, 14,0 km)
C-P 80-12-01 Slavonski Brod (Sáva, 355,0 km)
C-P 80-12-02 Sisak (Sáva, 577,00 km)

(12) Juhoslávia

(13) Bulharsko

- C 80-01 Vidin (Dunaj, 790,2 km)
C-P 80-56 Russe (Dunaj, 495,0 km)

(14) Rumunsko

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

(15) Ruská federácia

- C-P 50-01 Petrohrad morský prístav (Neva, 1397,0 km)^{2/}
C-P 50-02 Petrohrad riečny prístav (Neva, 1385,0 km)^{2/}
C-P 50-03 Podporožie (Volžsko-baltská vodná cesta, 1045,0 km)^{2/}
C-P 50-04 Čerepovec (Volžsko-baltská vodná cesta, 540,0 km)^{2/}
C-P 50-05 Jaroslavl (Volga, 520,0 km)^{2/}
C-P 50-06 Nižný Novgorod (Volga, 907,0 km)^{2/}
C-P 50-07 Kazaň (Volga, 1313,0 km)^{2/}
C-P 50-08 Ulianovsk (Volga, 1541,0 km)^{2/}
C-P 50-09 Samara (Volga, 1746,0 km)^{2/}

^{2/} Vzdialenosť od moskovského Južného prístavu

- C-P 50-10 Saratov (Volga, 2175,0 km) ^{2/}
- C-P 50-05 Volgograd (Volga, 2560,0 km) ^{2/}
- C-P 50-05 Astrachán (Volga, 3051,0 km) ^{2/}
- C 50-01 Rybinsk (Volga, 433,0 km) ^{2/}
- C 50-02 Kinešma (Volga, 708,0 km) ^{2/}
- C 50-03 Tolyatti (Volga, 1675,0 km) ^{2/}
- C-P 50-02-01 Moskva severný prístav (Moskovský kanál, 42,0 km) ^{2/}
- C-P 50-02-02 Moskva západný prístav (Moskovský kanál, 32,0 km) ^{2/}
- C-P 50-02-03 Moskva južný prístav (Moskovský kanál, 0,0 km) ^{2/}
- C-P 50-01-01 Perm (Kama, 2269,0 km) ^{2/}
- C 50-01-01 Čajkovskij (Kama, 1933,0 km) ^{2/}
- C-P 90-03 Azov (Don, 3168,0 km) ^{2/}
- C-P 90-04 Rostov (Don, 3134,0 km) ^{2/}
- C-P 90-05 Ust'-Doneck (Don, 2997,0 km) ^{2/}
- C 90-03 Volgodonsk (Don, 1868,0 km) ^{2/}

(16) Ukrajina

- C-P 80-09-02 Kilia (Dunaj - Kilijské rameno, 47,0 km)
- C-P 80-09-03 Ust'-Dunajsk (Dunaj - Kilijské rameno, 1,0 km)
- C-P 40-05 Kyjev (Dnepr, 856,0 km)
- C-P 40-09 Dnepropetrovsk (Dnepr, 393,0 km)
- C-P 40-12 Cherson (Dnepr, 28,0 km)

Príloha III**MINIMÁLNE TECHNICKÉ A PREVÁDZKOVÉ POŽIADAVKY NA EURÓPSKE
VNÚTROZEMSKÉ VODNÉ CESTY VÝZNAMNÉ PRE MEDZINÁRODNÚ
KOMBINOVANÚ DOPRAVU**(a) Technické parametre vodných ciest kategórie C-E

Hlavné technické parametre vodných ciest kategórie C-E sú vo všeobecnosti v súlade s klasifikáciou Európskych vnútrozemských vodných ciest uvedenou v Tabuľke 1.

Na hodnotenie rozličných vodných ciest kategórie C-E sa používajú parametre tried Vb - VII, pričom sa prihliada na nasledovné zásady:

- (i) Trieda vodnej cesty je určovaná horizontálnymi rozmermi motorových lodí, vlečených nákladných člnov a tlačенých súprav, a predovšetkým hlavným normalizovaným rozmerom, ktorým je ich šírka alebo priečny rozmer;
- (ii) Hodnoty pre Triedu Vb uvedené v Tabuľke 1 sa majú považovať za významné minimálne ciele, ktoré treba dosiahnuť v rámci príslušných programov rozvoja infraštruktúry. Pre nové vnútrozemské vodné cesty, ktoré sa majú používať na kombinovanú dopravu, treba zabezpečiť minimálny plavebný ponor 280 cm;
- (iii) Nasledovné minimálne požiadavky sú považované za nevyhnutné, aby bola zabezpečená vhodnosť vodnej cesty na dopravu kontajnerov:
plavidlá vnútrozemskej plavby o šírke 11,4 m a dĺžke približne 110 m musia byť schopné uskutočňovať dopravy troch alebo viac vrstiev kontajnerov; v opačnom prípade musí byť zabezpečená prípustná dĺžka tlačенých súprav 180 m; v takom prípade budú schopné dopravovať dve vrstvy kontajnerov;
- (iv) Pri modernizácii existujúcich a/alebo budovaní nových vodných ciest treba brať vždy do úvahy plavidlá a súpravy väčších rozmerov;
- (v) Aby sa zabezpečila efektívnejšia doprava kontajnerov, treba zabezpečiť najväčšiu možnú výšku priechodu pod mostmi v súlade s poznámkou 4 k Tabuľke 1^{1/};
- (vi) Na vodných cestách s meniacou sa výškou hladiny vody hodnota odporúčaného plavebného ponoru má zodpovedať plavebnému ponoru dosiahnutému alebo prekročenému za 240 dní v ročnom priemere (alebo za 60 % plavebného obdobia). Tam, kde je to možné a ekonomicky odôvodnené, treba zabezpečiť hodnotu odporúčanej výšky priechodu pod mostmi (5,25 m, 7,00 m alebo 9,10 m) pri maximálnej plavebnej hladine;
- (vii) Treba zabezpečiť jednotné parametre triedy, plavebného ponoru a výšky priechodu pod mostmi buď na celej vodnej ceste, alebo najmenej na najdlhších úsekoch tejto cesty;
- (viii) Tam, kde je to možné, parametre príľahlých vnútrozemských vodných ciest by mali byť rovnaké alebo podobné;
- (ix) Treba zabezpečiť najvyšší plavebný ponor (4,50 m) a minimálnu výšku priechodu pod mostmi (9,10 m) vo všetkých úsekoch siete, ktoré sú priamo spojené s pobrežnými trasami;

^{1/} No v prípade, ak podiel prázdnych kontajnerov presahuje 50%, je nutné zvážiť otázku zabezpečenia hodnoty minimálnej výšky prechodu pod mostami presahujúcej hodnotu uvedenú v poznámke 4 k Tabuľke 1.

- (x) Treba zabezpečiť minimálnu výšku priechodu pod mostmi 7,00 m na vodných cestách, ktoré spájajú významné morské prístavy s vnútrozemím, a ktoré sú vhodné na efektívnu prepravu kontajnerov a dopravu typu rieka - more;
- (xi) Pobrežné trasy uvedené vyššie v Prílohe 1 majú zabezpečiť ucelenosť siete vodných ciest kategórie C-E po celej Európe a v zmysle tohto Protokolu sú určené na plavbu lodí typu rieka - more, ktorých rozmery majú, pokiaľ je to možné a ekonomicky účelné, spĺňať požiadavky kladené na lode s vlastným pohonom vhodné na plavbu po vnútrozemských vodných cestách triedy Vb a vyšších tried.

Poznámky k Tabuľke 1

- 1/ V prvom čísle sú zohľadnené terajšie situácie, zatiaľ čo druhé číslo predstavuje tak budúci vývoj, ako aj, v niektorých prípadoch, terajšie situácie.
- 2/ Zohľadňuje bezpečnú vzdialenosť 0,30 m medzi najvyšším bodom konštrukcie plavidla alebo jeho nákladu a mostom.
- 3/ Zohľadňuje očakávaný budúci vývoj v doprave typu Ro-Ro, kontajnerovej doprave a doprave typu rieka - more.
- 4/ Pre kontajnerovú dopravu sú overené nasledovné hodnoty:
 - 5,25 m pre plavidlá dopravujúce 2 vrstvy kontajnerov;
 - 7,00 m pre plavidlá dopravujúce 3 vrstvy kontajnerov;
 - 9,10 m pre plavidlá dopravujúce 4 vrstvy kontajnerov.50% kontajnerov môže byť prázdnych, alebo treba použiť záťaž.
- 5/ Hodnota plavebného ponoru pre konkrétnu vnútrozemskú vodnú cestu má byť stanovená v súlade s miestnymi podmienkami.
- 6/ Zostavy pozostávajúce z väčšieho počtu nákladných člnov možno používať aj na niektorých úsekoch vodných ciest triedy VII. V tomto prípade horizontálne rozmery môžu presahovať hodnoty uvedené v tabuľke.

(b) Minimálne prevádzkové požiadavky na vodné cesty kategórie C-E

Na zabezpečenie spoľahlivej medzinárodnej prepravy po vodných cestách kategórie C-E musia tieto cesty spĺňať nasledujúce základné prevádzkové kritériá:

- (i) V priebehu celého plavebného obdobia, s výnimkou krátkych prestávok zmienených nižšie, treba zabezpečiť tranzitnú dopravu;
- (ii) Plavebné obdobie môže byť kratšie ako 365 dní iba v oblastiach s drsnými klimatickými podmienkami, kde nie je možné v zimnom období udržiavať plavebnú dráhu bez ľadu a kde je teda nevyhnutná zimná prestávka. V týchto prípadoch treba stanoviť dátumy začatia a skočenia navigácie. Dĺžka prestávok v navigačnom období spôsobených takými prírodnými javmi, ako je ľad, záplavy atď. má byť udržiavaná na minimálnej úrovni uplatňovaním primeraných technických a prevádzkových opatrení;
- (iii) Dĺžka prestávok v plavebnom období na pravidelnú údržbu plavebných komôr a iných hydrotechnických zariadení sa má udržiavať na minimálnej úrovni. Užívatelia vodných ciest, na ktorých sú plánované údržbárske práce, majú byť informovaní o dátumoch a dĺžke predpokladanej prestávky v navigácii. V prípadoch nepredvídanej poruchy plavebných komôr alebo iných hydrotechnických zariadení, alebo v prípade iného zásahu vyššej moci, treba

dĺžku prestávky v maximálne nožnej miere obmedziť s použitím primeraných opatrení na nápravu situácie;

- (iv) Nie sú prípustné nijaké prestávky v obdobiach nízkych vodných stavov. Rozumné obmedzenie prípustnej hodnoty plavebného ponoru však môže byť povolené na vodných cestách s meniacou sa výškou hladiny vody. Treba však vždy zabezpečiť minimálnu hodnotu plavebného ponoru 1,20 m, pričom hodnota odporúčaného alebo charakteristického plavebného ponoru nesmie byť menšia ako hodnota zabezpečovaná v priebehu 240 dní za rok. V oblastiach zmienených vyššie v odseku (ii) treba zabezpečiť minimálnu hodnotu plavebného ponoru 1,20 m v priemere počas 60% navigačného obdobia;
- v) Prevádzková doba plavebných komôr, pohyblivých mostov a iných objektov infraštruktúry musí byť taká, aby mohla byť v pracovných dňoch zabezpečená celodenná (24-hodinová) plavebná prevádzka, ak je to hospodársky účelné. V konkrétnych prípadoch môžu byť z organizačných a/alebo technických dôvodov povolené výnimky. Treba zabezpečiť aj primeranú dobu plavby počas sviatočných dní a dní pracovného voľna.






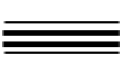
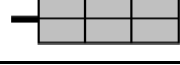
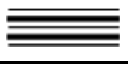

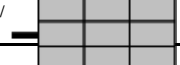
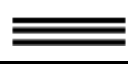
(c) Minimálne technické a prevádzkové požiadavky na terminály v prístavoch

Sieť vodných ciest kategórie C-E je doplnená sústavou terminálov v prístavoch na vnútrozemských vodných cestách. Každý terminál má spĺňať nasledovné minimálne technické a prevádzkové požiadavky:

- (i) Má sa nachádzať na vodnej ceste kategórie C-E;
- (ii) Má byť schopný obsluhovať plavidlá alebo tlačené súpravy používané na príslušnej vodnej ceste kategórie C-E v súlade so svojou triedou;
- (iii) Má byť spojený s hlavnými cestami a železničnými traťami (najlepšie tými, ktoré patria do siete medzinárodných ciest a železničných tratí stanovenej Európskou dohodou o hlavných medzinárodných dopravných tepnách (AGR), Európskou dohodou o hlavných medzinárodných železničných tratiach (AGC) a Európskou dohodou o najdôležitejších trasách medzinárodnej kombinovanej dopravy a príslušných objektoch (AGTC));
- (iv) Jeho celková kapacita manipulácie s lodným nákladom má byť od 30.000 do 40.000 TEU ročne;
- (v) Má poskytovať vhodné podmienky pre rozvoj priemyselnej zóny prístavu;
- (vi) Má disponovať všetkými zariadeniami nevyhnutnými na vykonávanie bežných operácií spojených s medzinárodnou dopravou;
- (vii) Za účelom zabezpečenia ochrany životného prostredia majú byť v prístavoch medzinárodného významu k dispozícii prijímacie zariadenia na likvidáciu odpadu vznikajúceho na palubách lodí;
- (viii) Má zabezpečiť efektívnu prekládku kontajnerov a iných intermodálnych dopravných jednotiek (vymeniteľných nadstavieb, privesov, nákladných automobilov atď.) a taktiež vytvoriť dostatočné kapacity pre dočasné skladovanie kontajnerov a zabezpečiť vhodné zariadenia na spracovanie kontajnerov;
- (ix) Má vykonávať úspornú pravidelnú obsluhu kontajnerov pomocou špecifických terminálov a terminálov osobitne skonštruovaných a určených na kombinovanú dopravu;

- (x) Okrem bezprostrednej prekládky kontajnerov (hlavne pomocou špeciálnych žeriavov pre kontajnery umožňujúcich spracúvať 15 až 20 jednotiek za hodinu), tieto terminály majú poskytovať celý rad ďalších služieb. K týmto službám môže patriť organizácia následnej dopravy kontajnerov, skladovanie prázdnych jednotiek, ako aj údržba a oprava poškodených kontajnerov;
- (xi) Pre služby spojené s prepravou typu Ro-Ro majú byť zabezpečené špeciálne zariadenia, ako sú nakladacie rampy, špeciálne prístaviská a parkovacie plochy;
- (xii) Prístaviská pre plavidlá vnútrozemskej vodnej dopravy používané v kombinovanej doprave majú poskytovať zaručený plavebný ponor najmenej 2,80 m, najlepšie 3,5 m, dĺžku vhodnú na uväzovanie plavidiel s dĺžkou najmenej 110 m a takú istú výšku priechodu pod mostmi ako na príľahlých vodných cestách;
- (xiii) Efektívne spracovanie zásielok nákladu v termináloch môže významne prispieť k efektívnosti služieb spojených s medzinárodnou kombinovanou dopravou, najmä ak sú splnené nasledovné požiadavky:
 - Dĺžka obdobia medzi najneskorším termínom prevzatia nákladu a vyplávaním lode, ako aj medzi príchodom lode a začiatkom vykládky kontajnerov nemá presiahnuť jednu hodinu, pokiaľ želania zákazníkov ohľadne najneskoršieho termínu prevzatia alebo odovzdania nákladu nemôžu byť splnené inými prostriedkami;
 - Doby prestoja motorových vozidiel, ktoré dovážajú alebo preberajú nákladné jednotky majú byť čo najkratšie (nie viac ako 20 minút);Tieto požiadavky môžu byť splnené prostredníctvom náležitej organizácie a dodržiavania rozmerov jednotlivých prvkov prekládkového terminálu (pozri odsek (viii));
- (xiv) Jednotlivé funkčné zóny terminálu pozostávajú z viacerých vzájomne prepojených komponentov. Ak chceme dosiahnuť, aby bol prekládkový terminál optimálny v každom ohľade, je nevyhnutné zabezpečiť správne vyvážené rozmery jednotlivých vzájomne prepojených komponentov, pretože efektívnosť terminálu je určovaná jeho najslabším komponentom.

Tabuľka 1
Klasifikácia európskych vnútrozemských vodných ciest medzinárodného významu pre kombinovanú dopravu

Typ vodných ciest	Trieda vodných ciest	Motorové lode a člny					Tlačné konvoje					Minimálna svetlá výška pod mostami 2/	Geografické symboly na mapách
		Typ lode: všeobecné charakteristiky					Typ konvoja: všeobecné charakteristiky						
		Názov	Max. dĺžka	Max. šírka	Ponor 5/	Tonáž	Dĺžka	Šírka	Ponor 5/	Tonáž	H [ml]		
			L [m]	B [m]	d [m]	T [t]	L [m]	B [m]	d [m]	T [t]			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Medzinárodného významu	V b	veľké rýnske lode	95 - 110	11,4	2,5 - 2,8	1500 - 3000		172-185 1/	11,4	2,5-4,5	3200-6000	5,25 alebo 7,00 alebo 9,10 4/	
	VI a							95-110 1/	22,8	2,5-4,5	3200-6000	7,00 alebo 9,10 4/	
	VI b	3/	140	15,0	3,9			185-195 1/	22,8	2,5-4,5	6400-12000	7,00 alebo 9,10 4/	
	VI c							270-280 1/	22,8	2,5-4,5	9600-18000	9,10 4/	
								195-200 1/	33,0-34,2 1/	2,5-4,5	9600-18000		
VII							275-285	33,0-34,2 1/	2,5-4,5	14500-27000	9,10 4/		

* Táto klasifikácia je v súlade s klasifikáciou stanovenou v Prílohe III Európskej dohody o hlavných vnútrozemských vodných cestách medzinárodného významu (AGN) z 19. januára 1996

** Triedy I - Va sa neuvádzajú, nakoľko majú len regionálny význam alebo nemajú význam pre kombinovanú dopravu



United Nations Economic Commission for Europe

Protocol on
Combined Transport on Inland Waterways
to the European Agreement on
Important International Combined Transport Lines
and Related Installations (AGTC) of 1991
17 January 1997



Photo Source: Short Sea Shipping Inland Waterway Promotion Center (Germany)



UNITED NATIONS

ECE/TRANS/122/Rev.1

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

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

DONE AT GENEVA ON 17 January 1997



UNITED NATIONS

2008

Note:

This document contains the text of the Protocol on Combined Transport on Inland Waterways to the AGTC Agreement as notified in Depository Notification C.N. 444.1997.TREATIES-1 dated 7 November 1997.

The present document contains in a single, non-official document the consolidated text of the Protocol to the AGTC Agreement including the basic instrument, its amendments and corrections that have come into force by the dates indicated. Only the text kept in custody by the Secretary General of the United Nations, in his capacity as depositary of the protocol to the AGTC Agreement, constitutes the authoritative text of the Protocol.

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

THE CONTRACTING PARTIES,

DESIRING to facilitate the international transport of goods,

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

CONSCIOUS of the adverse environmental consequences such developments might have,

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

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

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

HAVE AGREED as follows:

Chapter I

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Protocol:

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

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

Article 1 (cont'd)

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

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

(c) The term "related installations" shall refer to terminals in ports which are of importance for international combined transport, providing for the transhipment 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.

Article 14 (cont'd)

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

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

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

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

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

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
(3) <u>Netherlands</u>	
Juliana-Canal	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Sud Beveland-Canal	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Schelde-Rijn-Link	C-E 06
Waal	C-E 10
Rijn	C-E 10
Amsterdam-Rijn-Canal	C-E 11
Maas-Waal-Canal	C-E 12
Twenthe-Canal	C-E 70
Lek	C-E 70
(4) <u>Germany</u>	
Rhein (Strasbourg)-Karlsruhe- Dutch/German Border	C-E 10
Wesel-Datteln-Canal	C-E 10-01
Datteln-Hamm-Canal (Western part)	C-E 10-01
Rhein-Herne-Canal	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Dortmund-Ems-Canal (south of Mittelland-Canal, incl. Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
(4) <u>Germany</u> (cont'd)	
Hohensaaten-Friedrichsthaler waterway, Westoder	C-E 31
Mittelland-Canal (incl. Magdeburg link)	C-E 70
Elbe-Havel waterway	C-E 70
Havel-Oder waterway	C-E 70
Untere Havel waterway (incl. some canals within Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E-70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Main-Donau-Canal	C-E 80
Donau	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) <u>Switzerland</u>	
Rhein Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
(6) <u>Czech Republic</u>	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (planned)	C-E 20 C-E 30
(7) <u>Slovakia</u>	
Danube	C-E 80
Váh	C-E 81

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
[Morava] (planned)	C-E 20
	C-E 30
(8) <u>Austria</u>	
Danube	C-E 80
(9) <u>Poland</u>	
Odra (from the mouth to Gliwice Canal)	C-E 30
Wisla (from Gdansk to Warszawa)	C-E 40
(10) <u>Hungary</u>	
Danube	C-E 80
(11) <u>Croatia</u>	
Danube	C-E 80
[Danube-Sava Canal] (planned)	C-E 80-10
Drava (from the mouth to Osijek)	C-E 80-08
Sava (from the mouth to Sisak)	C-E 80-12
(12) <u>Yugoslavia</u>	
Danube	C-E 80
(13) <u>Bulgaria</u>	
Danube	C-E 80
(14) <u>Romania</u>	
Danube	C-E 80
Danube-Black Sea-Canal	C-E 80-14

<u>Inland waterway section</u>	<u>C-E waterway number</u>
(15) <u>Russian Federation</u>	
St. Petersburg - Rybinsk Lock (Volga-Baltic waterway, Rybinsk Reservoir)	C-E 50
Rybinsk Lock - Astrakhan (r. Volga)	C-E 50
Rybinsk - Moscow (r. Volga, Kanal imeni Moskvyy, r. Moskva)	C-E 50-02
Vytegra - Petrozavodsk (Lake Onega)	C-E 60
Mouth of r. Kama - Perm (r. Kama)	C-E 50-01
Azov - Krasnoarmeisk (r. Don, Volga-Don Canal)	C-E 90
(16) <u>Ukraine</u>	
Danube Danube-Kilia arm	C-E 80 C-E 80-09
Dnipro (from mouth to Kyiv)	C-E 40
<u>Coastal routes</u>	
Coastal route from Gibraltar to the north along the coast of Portugal, Spain, France, Belgium, Netherlands and Germany, via the Kiel Canal, along the coast of Germany, Poland, Lithuania, Estonia and Russia to Sankt-Petersburg-Volgo-Baltiyskiy Waterway, Belomorsko-Baltiyskiy Canal, along the coast of the White Sea to Arkhangelsk, together with inland waterways which are only accessible from that route	C-E 60
Coastal route from Gibraltar to the south along the coast of Spain, France, Italy, Greece, Turkey, Bulgaria, Romania and Ukraine along the southern coast of the Crimea to Azov, via the river Don to Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, together with inland waterways which are only accessible from that route	C-E 90

Annex II**TERMINALS IN PORTS OF IMPORTANCE
FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT ^{*/}****Numbering of terminals in inland waterway ports**

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

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

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

List of terminals in ports(1) **France**

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

(2) **Belgium**

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

(3) **Netherlands**

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

(4) **Germany**

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

(5) **Switzerland**

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

(6) **Czech Republic**

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

(7) **Slovakia**

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

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

(8) **Austria**

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

(9) **Poland**

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

(10) **Hungary**

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

(11) **Croatia**

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

(12) **Yugoslavia**(13) **Bulgaria**

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

(14) **Romania**

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

(15) **Russian Federation**

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

(16) **Ukraine**

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

^{2/} Distance from Moskva Southern Port.

Annex III**TECHNICAL AND OPERATIONAL MINIMUM REQUIREMENTS OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT**(a) Technical characteristics of C-E waterways

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

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

- (i) The class of a waterway shall be determined by the horizontal dimensions of motor vessels, barges and pushed convoys, and primarily by the main standardised dimension, namely their beam or width;
- (ii) The values for Class Vb in Table 1 are to be regarded as important minimum objectives to be reached within the framework of relevant infrastructure development programmes. For new inland waterways to be utilised for combined transport a minimum draught of 280 cm should be ensured;
- (iii) The following minimum requirements are considered necessary in order to make a waterway suitable for container transport:

inland navigation vessels with a width of 11.4 m and a length of approximately 110 m must be able to operate with three or more layers of containers; otherwise a permissible length of pushed convoys of 185 m should be ensured, in which case they could operate with two layers of containers;
- (iv) When modernising existing waterways and/or building new ones, vessels and convoys of greater dimensions should always be taken into account;
- (v) In order to ensure more efficient container transport, the highest possible bridge clearance value should be ensured in accordance with footnote 4 of Table 1^{1/};
- (vi) On waterways with fluctuating water levels, the value of the recommended draught should correspond to the draught reached or exceeded for 240 days on average per year (or for 60% of the navigation period). The value of the recommended height under bridges (5.25, 7.00 or 9.10 m) should be ensured over the highest navigation level, where possible and economically reasonable;
- (vii) A uniform class, draught and height under bridges should be ensured either for the whole waterway or at least for substantial sections thereof;
- (viii) Where possible, the parameters of adjacent inland waterways should

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

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.

Table 1^{*/}

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

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

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

Footnotes to Table 1

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

(b) Operational minimum requirements for C-E waterways

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

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

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

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

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

The period from the latest time of acceptance of goods to the departure of vessels and

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

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

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

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

