

**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 KOMBINOVAanej DOPRAVE PO VNÚTROZEMSKÝCH
VODNÝCH CESTÁCH K EURÓPSKEJ DOHODE O NAJDÔLEŽITEJŠÍCH
TRASÁCH MEDZINÁRODNEJ KOMBINOVAanej 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 prítťažlivosti 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, prívosov, 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 ktorákoľvek 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 deponitára 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 Deule	C-E 01
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 - Dattelnský 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 Dotrmundskej 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)
Rybinská priehrada - Astrachan (rieka Volga) C-E 50
Rybinsk - 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 Sered' (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 Wroclaw (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 tlačných 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 tlačných 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 odporúčanú 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 moźnej 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.



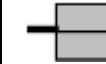



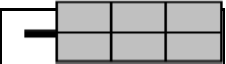
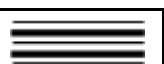

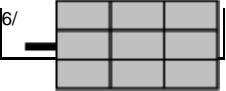

(c) Minimálne technické a prevádzkové požiadavky na terminály v prístavoch

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, prívosov, 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

