

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

**PROTOCOL
ON COMBINES 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

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

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

EN DATE, A GENOVE, DU 17 JANVIER 1997

ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ
КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ

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

СОВЕРШЕНО В ЖЕНЕВЕ 17 ЯНВАРЯ 1997 ГОДА

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

ДОГОВАРИВАЮЩИЕСЯ СТОРОНЫ,

ЖЕЛАЯ содействовать облегчению международных грузовых перевозок,

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

СОЗНАВАЯ неблагоприятные последствия такой ситуации для окружающей среды,

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

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

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

ДОГОВОРИЛИСЬ о нижеследующем:

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Для целей настоящего Протокола:

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

Статья 1 (продолжение)

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

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

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

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

Статья 2

ОПРЕДЕЛЕНИЕ СЕТИ

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

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

Статья 3

МИНИМАЛЬНЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

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

Статья 4

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложения к настоящему Протоколу являются составной частью Протокола.

ГЛАВА II

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 5

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ДЕПОЗИТАРИЯ

Депозитарием настоящего Протокола является Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций.

Статья 6

ПОДПИСАНИЕ

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

Статья 7

РАТИФИКАЦИЯ, ПРИНЯТИЕ ИЛИ УТВЕРЖДЕНИЕ

1. Настоящий Протокол подлежит ратификации, принятию или утверждению в соответствии с пунктом 2 статьи 6.

Статья 7 (продолжение)

2. Ратификация, принятие или утверждение осуществляется путем сдачи на хранение Генеральному секретарю Организации Объединенных Наций соответствующего документа.

Статья 8

ПРИСОЕДИНЕНИЕ

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

Статья 9

ВСТУПЛЕНИЕ В СИЛУ

1. Настоящий Протокол вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение правительствами пяти государств документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, если один или несколько водных путей международной сети внутренних водных путей для комбинированных перевозок непрерывно соединяет территории по крайней мере трех государств, сдавших на хранение такой документ.
2. В случае невыполнения указанного выше условия Протокол вступает в силу по истечении 90 дней со дня сдачи на хранение документа о ратификации, принятии, утверждении или присоединении, при наличии которого это условие будет выполнено.
3. Для каждого государства, которое сдаст на хранение документ о ратификации, принятии, утверждении или присоединении после начала девяностодневного периода, указанного в пунктах 1 и 2 настоящей статьи, Протокол вступает в силу по истечении 09 дней со дня сдачи на хранение этого документа.

Статья 10

ОГРАНИЧЕНИЯ В ПРИМЕНЕНИИ НАСТОЯЩЕГО ПРОТОКОЛА

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

Статья 11

УРЕГУЛИРОВАНИЕ СПОРОВ

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

Статья 12

ОГОВОРКИ

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

Статья 13

ПОПРАВКИ К ПРОТОКОЛУ

1. В настоящий Протокол могут вноситься поправки в соответствии с процедурой, указанной в настоящей статье, за исключением случаев, предусмотренных в статьях 14 и 15.
2. По просьбе любой Договаривающейся стороны любое ее предложение о внесении поправки в настоящий Протокол рассматривается Рабочей группой по комбинированным перевозкам Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций.
3. В случае одобрения поправки большинством в две трети присутствующих и участвующих в голосовании Договаривающихся сторон Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций направляет эту поправку всем Договаривающимся сторонам для принятия.

Статья 13 (продолжение)

4. Любая предлагаемая поправка, направляемая в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, вступает в силу для всех Договаривающихся сторон через три месяца по истечении двенадцатимесячного периода, который исчисляется со дня ее направления, если в течение этого двенадцатимесячного периода ни одно из государств, являющихся Договаривающимися сторонами, не уведомило Генерального секретаря Организации Объединенных Наций о том, что оно возражает против предлагаемой поправки.
5. Если в отношении предлагаемой поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, данная поправка считается не принятой и не имеет никакой силы.

Статья 14

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЯМ I И II

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

Статья 14 (продолжение)

6. Если в отношении предложенной поправки было направлено уведомление о возражении в соответствии с пунктом 4 настоящей статьи, то поправка считается не принятой и не имеет никакой силы.
7. Секретариат Европейской экономической комиссии безотлагательно информирует депозитария о Договаривающихся сторонах, которые непосредственно заинтересованы в предложенной поправке.

Статья 15

ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ III

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

Статья 16

ДЕНОНСАЦИЯ

1. Любая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящий Протокол путем письменного уведомления на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении одного года со дня получения Генеральным секретарем указанного уведомления.
3. Любая Договаривающаяся сторона, которая прекращает быть Стороной Европейского соглашения 1991 года о важнейших линиях международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП), в тот же день прекращает быть Стороной настоящего Протокола.

Статья 17

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ

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

Статья 18

УВЕДОМЛЕНИЯ И СООБЩЕНИЯ ДЕПОЗИТАРИЯ

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

Статья 19

АУТЕНТИЧНЫЕ ТЕКСТЫ

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

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

Совершено в Женеве семнадцатого января 1997 года.

Приложение I

ВНУТРЕННИЕ ВОДНЫЕ ПУТИ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ*

Нумерация внутренних водных путей международного значения

1. Все внутренние водные пути, имеющие важное значение для международных комбинированных перевозок, обозначаются дву-, четырех- или шестизначными номерами, которым предшествуют буквы "С-Е"**. .
2. Основные элементы сети водных путей категории С-Е имеют двузначные номера, а их основные и второстепенные ответвления ("ответвления ответвлений") - четырехзначные и шестизначные номера, соответственно.
3. Магистральные внутренние водные пути, главным образом направления север-юг, обеспечивающие доступ к морским портам и соединяющие один морской бассейн с другим, обозначаются номерами 10, 20, 30, 40 и 50 по возрастанию с запада на восток.
4. Магистральные внутренние водные пути, главным образом направления запад-восток, пересекающие не менее трех внутренних водных путей, указанных в пункте 3 выше, обозначаются номерами 60, 70, 80 и 09 по возрастанию с севера на юг.
5. Другие основные внутренние водные пути обозначаются двузначными номерами в диапазоне между номерами двух магистральных внутренних водных путей, указанных в пунктах 3 и 4 выше, между которыми эти основные пути расположены.
6. В случае ответвлений (или ответвлений) первые две (или четыре) цифры указывают на соответствующий более важный элемент сети водных путей, а две другие представляют собой порядковые номера конкретных ответвлений, присваиваемые в направлении от начала до конца более высокого элемента сети, как это указано в таблице ниже. Четные номера используются для обозначения правосторонних ответвлений, а нечетные - левосторонних.

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

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

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

<u>Участок внутреннего водного пути</u>	<u>Номер внутреннего водного пути категории С-Е</u>
1) <u>Франция</u>	
Дюнкерк - Арлэ - Конде-сюр-Эско	С-Е 01
Дёль Бовен - Лилль - (Зебрюгге)	С-Е 02
Соединение Сена - Север [Компъень - Арлэ] (планируется)	С-Е 05
Рона Марсель - Фос - Лион	С-Е 10
Ронский канал в Сете	С-Е 10-011
Лион - Сен-Жан-де-Лан	С-Е 10
[Сен-Жан-де-Лан - Мюлуз] (планируется)	С-Е 10
Рейн (Базель-) - Страсбург	С-Е 10
Сена Гавр - Руан - Конфлан	С-Е 80
Конфлан - Компъень	С-Е 80
[Компъень - Туль] (планируется)	С-Е 80
Конфлан - Женевилье	С-Е 80-04
Женевилье - Брей-на-Сене	С-Е 80-04
Мозель Туль - Нанси - Тьонвиль (-Трир)	С-Е 80
2) <u>Бельгия</u>	
Верхнее течение реки Маас	С-Е 01
Северное море - Лей	С-Е 02, С-Е 07
Канал Гент - ТернЗен	С-Е 03
Соединение Шельда - Рейн	С-Е 03, С-Е 06

Участок внутреннего водного пути

Номер внутреннего водного
пути категории С-Е

2) **Бельгия** (продолжение)

Канал Брюссель - Рюпель	С-Е 04
Бовеншельде	С-Е 05
Альберт-канал	С-Е 05

3) **Нидерланды**

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

4) **Германия**

Рейн (Страсбург) - Карлсруэ - граница Нидерландов и Германии	С-Е 10
Канал Везель - Даттельн	С-Е 10-01
Канал Даттельн - Хамм (западная часть)	С-Е 10-01
Канал Рейн - Херне	С-Е 10-03

Участок внутреннего водного пути

Номер внутреннего водного
пути категории С-Е

4) Германия (продолжение)

Неккар	С-Е 10-07
Канал Дортмунд - Эмс (южная часть Среднегерманского канала, включая Дортмундер Хальтунг)	С-Е 13
Среднее течение реки Везер	С-Е 14
Эльба	С-Е 20
Эльба - Зайтенканал	С-Е 20-02
Водный путь Хохензатен - Фридрихсталер,	С-Е 31
Западный Одер	
Среднегерманский канал (включая Магдебургское соединение)	С-Е 70
Водный путь Эльба - Хафель	С-Е 70
Водный путь Хафель - Одер	С-Е 70
Водный путь Унтере Хафель (включая несколько каналов в Берлине)	С-Е 70 (С-Е 70-05, С-Е 71, С-Е 70-12, С-Е 70-10, С-Е 71-04, С-Е 71-06)
Мозель	С-Е 80
Майн	С-Е 80
Канал Майн - Дунай	С-Е 80
Дунай	С-Е 80
Саар	С-Е 80-06

Участок внутреннего водного пути

Номер внутреннего водного
пути категории С-Е

5) **Швейцария**

Рейн

Базель (-Страсбург)

С-Е 10-09

6) **Чешская Республика**

Эльба

С-Е 20

Влтава

С-Е 20-06

[Морава] (планируется)

С-Е 20

С-Е 30

7) **Словакия**

Дунай

С-Е 80

Ваг

С-Е 81

[Морава] (планируется)

С-Е 20

С-Е 30

8) **Австрия**

Дунай

С-Е 80

9) **Польша**

Одра

(от устья до Гливицкого канала)

С-Е 30

Висла

(от Гданьска до Варшавы)

С-Е 40

01) **Венгрия**

Дунай

С-Е 80

<u>Участок внутреннего водного пути</u>	<u>Номер внутреннего водного пути категории С-Е</u>
11) <u>Хорватия</u>	
Дунай	С-Е 80
[Канал Дунай-Сава] (планируется)	С-Е 80-10
Драва (от устья до Осиека)	С-Е 80-08
Сава (от устья до Сисака)	С-Е 80-12
21) <u>Югославия</u>	
Дунай	С-Е 80
31) <u>Болгария</u>	
Дунай	С-Е 80
41) <u>Румыния</u>	
Дунай	С-Е 80
Канал Дунай-Черное море	С-Е 80-14
51) <u>Российская Федерация</u>	
Санкт-Петербург-Рыбинский шлюз (Волго-Балтийский водный путь, Рыбинское водохранилище)	С-Е 50
Рыбинский шлюз - Астрахань (р. Волга)	С-Е 50
Рыбинск - Москва (р. Волга, канал им. Москвы, Москва-река)	С-Е 50-02
Вытегра-Петрозаводск (Онежское озеро)	С-Е 60
Устье р. Камы - Пермь (р. Кама)	С-Е 50-01
Азов - Красноармейск (р. Дон, Волго-Донской канал)	С-Е 90

Участок внутреннего водного пути

Номер внутреннего водного
пути категории С-Е

61) **Украина**

Дунай

С-Е 80

Дунай-Килийское гирло

С-Е 80-09

Днепр

(от устья до Киева)

С-Е 40

Прибрежные маршруты

Прибрежный маршрут от Гибралтара на север вдоль побережья Португалии, Испании, Франции, Бельгии, Нидерландов и Германии через Кильский канал вдоль побережья Германии, Польши, Литвы, Эстонии и России к водному пути Санкт-Петербург - Волго-Балтийский канал, Беломорско-Балтийский канал, вдоль побережья Белого моря до Архангельска, а также внутренние водные пути, которые доступны только с этого маршрута.

С-Е 60

Прибрежный маршрут от Гибралтара на юг вдоль побережья Испании, Франции, Италии, Греции, Турции, Болгарии, Румынии и Украины вдоль южного берега Крыма к Азову через реку Дон до Ростова - Калача - Волгограда – Астрахани, а также внутренние водные пути, которые доступны только с этого маршрута.

С-Е 09

Приложение II

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

Нумерация терминалов в портах внутренних водных путей

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

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

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

Перечень терминалов в портах

1) Франция

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

2) Бельгия

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

3) Нидерланды

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

4) Германия

С-Р 10-04	Эммерих (Рейн, 852,0 км)
С-Р 10-12	Дуйсбург-Рурорт Хефен (Рейн, 774,0 км)
С-Р 10-14	Дюссельдорф (Рейн, 743,0 км)
С-Р 10-15	Нойс (Рейн, 740,0 км)
С-Р 10-18	Кельн (Рейн, 688,0 км)
С-Р 10-24	Кобленц (Рейн, 596,0 км)
С-Р 10-29	Мангейм (Рейн, 424,0 км)
С-Р 10-32	Гермерсгейм (Рейн, 385,0 км)
С-Р 10-33	Вёрт (Рейн, 366,0 км)
С-Р 10-34	Карлсруэ (Рейн, 360,0 км)
С-Р 14-01	Бремерхафен (Везер, 66,0-68,0 км)
С-Р 14-04	Бремен (Везер, 4,0-8,0 км)
С-Р 20-04	Гамбург (Эльба, 618,0-693,0 км) ^{1/}
С-Р 20-08	Магдебургский порт (Эльба, 330,0-333,0 км) ^{1/}
С-Р 80-12	Майнц (Рейн, 500,0 км)
С-Р 80-31	Регенсбург (Дунай, 2 370,0-2 378,0 км)
С-Р 80-32	Деггендорф (Дунай, 2 281,0-2 284,0 км)
С 80-01	Пассау (Дунай, 2228,4 км)

5) Швейцария

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

6) Чешская Республика

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

7) Словакия

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

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

8) **Австрия**

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

9) **Польша**

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

10) **Венгрия**

С-Р 80-24	Будапешт (Дунай, 0461,0 км)
-----------	-----------------------------

11) **Хорватия**

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

12) **Югославия**

13) **Болгария**

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

14) **Румыния**

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

15) Российская Федерация

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

61) Украина

С-Р 80-09-02	Киля (Дунай - Килийское гирло, 47,0 км)
С-Р 80-09-03	Усть-Дунайск (Дунай - Килийское гирло, 1,0 км)
С-Р 40-05	Киев (Днепр, 856,0 км)
С-Р 40-09	Днепропетровск (Днепр, 393,0 км)
С-Р 40-12	Херсон (Днепр, 28,0 км)

^{2/} Расстояние от Южного порта Москвы.

Приложение III

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

a) Технические параметры водных путей категории С-Е

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

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

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

суда внутреннего плавания шириной 11,4 м и длиной примерно 101 м должны иметь возможность осуществлять перевозку контейнеров в три или более ярусов; в противном случае допустимая длина толкаемых составов должна составлять 185 м; тогда они смогут перевозить контейнеры в два яруса;
- iv) при модернизации существующих и/или создании новых водных путей следует всегда руководствоваться более высокими значениями габаритов судов или составов;
- v) для повышения эффективности контейнерных перевозок следует обеспечивать наибольшую возможную высоту прохода под мостами в соответствии со сноской 4 к таблице 1 ^{1/};

^{1/} Однако, если доля порожних контейнеров превышает 50%, следует рассмотреть вопрос об обеспечении величины минимальной высоты прохода под мостами, превышающей величину, указанную в сноске 4 к таблице 1.

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

xii)

Таблица 1*

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

Тип водного пути	Классы водных путей	Самоходные суда и баржи					Толкаемые составы					Минимальная высота под мостами	Географическое обозначение на картах
		Тип судна: общие характеристики					Тип состава: общие характеристики						
		Наименование	Максимальная длина	Максимальная ширина	Осадка 5/	Тоннаж		Длина	Ширина	Осадка 5/	Тоннаж		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ	Vb	Большие рейнские суда	95-110	11.4	2.50-2.80	1500-3000		172-185 1/	11.4	2.50-4.50	3200-6000	5.25 или 7.00 или 9.10 4/	
	VIa							95-110 1/	22.8	2.50-4.50	3200-6000	7.00 или 9.10 4/	
	VIb	3/	140	15.0	3.90			185-195 1/	22.8	2.50-4.50	6400-12000	7.00 или 9.10 4/	
	VIc							270-280 1/	22.8	2.50-4.50	9600-18000	9.10 4/	
	VII							195-200 1/	33.0-34.2 1/	2.50-4.50	9600-18000		
								275-285	33.0-34.2 1/	2.50-4.50	14500-27000	9.10 4/	

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

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

Сноски к таблице 1

1/ Первое значение приводится с учетом нынешней ситуации, а второе - с учетом будущих изменений и, в некоторых случаях, нынешней ситуации.

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

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

4/ Для перевозки контейнеров приняты следующие значения:

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

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

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

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

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

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

б) Минимальные эксплуатационные требования к водным путям категории С-Е

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

- i) в течение всего периода навигации, за исключением кратких перерывов, упоминаемых ниже, следует обеспечивать сквозные перевозки;
- ii) продолжительность навигации может составлять менее 365 дней только в районах с суровыми климатическими условиями, где в зимнее время невозможно держать фарватер свободным от льда и где, следовательно, необходим зимний перерыв. В этих случаях следует устанавливать даты начала и окончания навигации. Продолжительность перерывов навигации, обусловленных такими естественными явлениями, как ледостав, паводки и т.д., следует сводить к минимуму с помощью соответствующих технических и организационных мер;

- iii) продолжительность перерывов в период навигации, необходимых для регулярного технического обслуживания шлюзов и другого гидротехнического оборудования, следует сводить к минимуму. Пользователей водными путями, на которых планируется проведение работ по техническому обслуживанию, следует информировать о сроках и продолжительности предполагаемого перерыва в навигации. В случае непредвиденного выхода из строя шлюзов и других гидротехнических объектов или в случае других форс-мажорных обстоятельств продолжительность перерывов следует в максимальной степени ограничить за счет принятия всех необходимых мер по исправлению ситуации;
 - iv) никаких перерывов в период низкой воды не допускается. Однако разрешается разумное ограничение допустимых значений осадки на водных путях с изменяющимся уровнем воды. Тем не менее в течение всего времени следует обеспечить как минимум осадку 1,20 м, при этом значение рекомендуемой или обычной осадки должно быть не меньше значения осадки, обеспечиваемой в течение 240 дней в году. В районах, упомянутых в подпункте ii) выше, минимальную осадку 1,20 м следует обеспечивать в течение в среднем 60-процентного периода навигации;
 - v) продолжительность работы шлюзов, разводных мостов и других объектов инфраструктуры должна быть такой, чтобы обеспечивалось при условии экономической целесообразности круглосуточное судоходство (24 часа) по рабочим дням. В конкретных случаях могут допускаться исключения по организационным и/или техническим причинам. Следует также обеспечить разумное судоходное время в праздничные и выходные дни.
- с) Минимальные технические и эксплуатационные требования к терминалам в портах

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

- i) он должен находиться на водном пути категории С-Е;
- ii) он должен располагать возможностями для обработки судов или толкаемых составов, используемых на конкретном водном пути категории С-Е в соответствии с его классом;
- iii) он должен быть связан с основными автомобильными дорогами и железнодорожными линиями (желательно, чтобы они принадлежали к сети международных автомобильных дорог и железнодорожных линий, указанных в Европейском соглашении о международных автомагистралях (СМА), в Европейском соглашении о международных магистральных железнодорожных линиях (СМЖЛ) и в Европейском соглашении о важнейших линиях

международных комбинированных перевозок и соответствующих объектах (СЛКП));

- iv) его общий грузооборот должен составлять порядка 30 000 - 40 000 ТЕУ в год;
- v) он должен располагать подходящими возможностями для развития портовой промышленной зоны;
- vi) он должен располагать всем оборудованием, необходимым для осуществления обычных операций в рамках международных перевозок;
- vii) в целях обеспечения охраны окружающей среды в портах международного значения следует предусмотреть приемные емкости для удаления отходов, образующихся на борту судов;
- viii) следует обеспечивать эффективную перегрузку контейнеров и других интермодальных грузовых единиц (съемных кузовов, полуприцепов, грузовых автомобилей), а также создать надлежащие возможности для промежуточного складирования контейнеров и предоставлять подходящее оборудование для обработки контейнеров;
- ix) следует осуществлять экономичную, регулярную обработку контейнеров на основе использования специально предназначенных для комбинированных перевозок и тщательно спроектированных терминалов;
- x) помимо непосредственной перегрузки контейнеров (в основном при помощи специальных кранов, позволяющих обрабатывать 15-20 единиц в час), такие терминалы должны предлагать целый ряд других услуг. К числу этих услуг относятся организация последующей перевозки контейнеров, складирование порожних единиц, а также текущий и капитальный ремонт поврежденных контейнеров;
- xi) для ролкерных перевозок следует обеспечить наличие таких специальных объектов и оборудования, как погрузочные рампы, специальные причалы и площадки для стоянки автотранспортных средств;
- xii) у причалов для судов внутреннего плавания, используемых для комбинированных перевозок, должна гарантироваться осадка не менее 2,80 м, желательно - 3,5 м; длина должна быть достаточной для швартовки судов с габаритами длины не менее 110 м, а высота прохода под мостами должна быть такой же, как и на прилегающих водных путях;
- xiii) эффективная обработка партий грузов на терминалах может существенным образом содействовать эффективности международных комбинированных перевозок, особенно при условии соблюдения следующих требований:

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

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

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

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