

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 19 stycznia 1996 r. zostało sporządzone w Genewie Europejskie porozumienie w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN).

Po zaznajomieniu się z powyższym Porozumieniem, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- zostało ono uznane za słuszne, zarówno w całości, jak i każde z postanowień w nim zawartych,
- Rzeczpospolita Polska postanawia przystąpić do tego Porozumienia,
- postanowienia Porozumienia są ratyfikowane, przyjęte, potwierdzone i będą niezmiennie zachowywane.

Na dowód czego został wydany akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie, dnia

PREZYDENT

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Beata Szydło

U S T A W A

z dnia

o ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.

Art. 1. Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Europejskiego porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r.

Art. 2. Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

UZASADNIENIE

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) zostało sporządzone w Genewie w dniu 19 stycznia 1996 r. pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Intencją Porozumienia jest rozwijanie międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie, który w porównaniu z innymi środkami transportu lądowego charakteryzuje się niskimi kosztami i posiada szereg zalet prośrodowiskowych, przyczyniając się do obniżenia niekorzystnego wpływu na środowisko spowodowanego przez sektor transportowy.

W szczególności celem AGN jest ustanowienie ram prawnych koniecznych do ustalenia skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym na podstawie uzgodnionych parametrów dotyczących infrastruktury.

Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na dziewięć głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty ponad 37 krajów europejskich.

Na terytorium Polski, w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.:

- 1) Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie,
- 2) Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie,
- 3) Droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

Porozumienie wskazuje również dwanaście portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu miastach:

- 1) Świnoujście,
- 2) Szczecin,
- 3) Kostrzyn,
- 4) Wrocław,

- 5) Koźle,
- 6) Gliwice,
- 7) Gdańsk,
- 8) Bydgoszcz,
- 9) Warszawa,
- 10) Elbląg.

Wykaz śródlądowych dróg wodnych określonych w Porozumieniu jest spójny z postanowieniami zawartymi w przyjętej uchwałą nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”.

Aktualnie wymienione w AGN drogi wodne na terenie Polski, z wyjątkiem krótkich odcinków na dolnej Odrze i dolnej Wiśle, nie spełniają minimalnych międzynarodowych warunków żeglowności określonych przez Porozumienie. Jednakże w myśl art. 2 Porozumienia zaliczenie ich do dróg wodnych międzynarodowego znaczenia jest możliwe przy wskazaniu jako przesłanki faktu, że działanie to jest uzasadnione koniecznością włączenia wybranych polskich dróg wodnych do europejskiej sieci dróg wodnych.

Polska jako członek Porozumienia zobowiązuje się do zapewnienia na objętych Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E” odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności. Termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony.

Należy zaznaczyć, że wskazane w załączniku III śródlądowe drogi wodne z wyjątkiem połączenia Wisła-Bug (odcinek E40), po uzyskaniu przez nie standardu określonego przez AGN, mogą i powinny stać się docelowo elementami sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Obecnie poza 97,3 kilometrowym fragmentem w dolnym odcinku Odry polskie śródlądowe drogi wodne nie są elementem europejskiej sieci transportowej TEN-T. Przed kolejną rewizją sieci TEN-T w 2023 r. Polska powinna mieć gotowe i przyjęte programy przebudowy dróg wodnych, wskazanych do wpisania do sieci.

Przystąpienie Polski do Porozumienia AGN będzie zatem krokiem w kierunku realizacji postanowień Białej Księgi – Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (czyli strategii Unii Europejskiej dotyczącej rozwoju transportu), zgodnie z którą:

- do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu,
- do 2030 r. stworzona będzie w pełni funkcjonalna ogólnounijna multimodalna sieć bazowa TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej), zaś do 2050 r. nastąpi osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.

Realizacja postanowień Konwencji AGN pozwoli Polsce także w pełniejszy sposób wdrażać unijny Program NAIADES II, który skupia się na wprowadzaniu długofalowych zmian strukturalnych w sektorze śródlądowego transportu wodnego w celu umożliwienia mu pełnego włączenia się w strategię „Europa 2020”.

Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego transportu wodnego, by stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.

2. Wskazanie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

Polska poprzez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695) zaadaptowała do porządku prawnego i stosuje nomenklaturę (klasyfikację) dróg wodnych z AGN. Pomimo tego zauważalne są różnice w dotychczasowym stanie prawnym pomiędzy wskazanym rozporządzeniem i Porozumieniem AGN, w którym występuje większa liczba klas dróg wodnych: VIa, VIb, VIc i VII. Poza tym w Europejskim porozumieniu o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym nie podzielono klasy I na Ia i Ib, tak jak w przypadku polskiego prawodawstwa. Różnica pomiędzy wyżej wymienionym rozporządzeniem i Porozumieniem AGN jest również widoczna w przypadku niektórych parametrów eksploatacyjnych, dotyczy to między innymi minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ („wysoka woda żeglowna”), gdyż na polskich śródlądowych drogach wodnych nie przewiduje się ruchu statków transportujących 4 warstwy kontenerów. Ujednolicenie ww. różnic jest planowane w perspektywie długoterminowej w toku realizacji postanowień Porozumienia związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym zawiera 18 artykułów oraz 3 załączniki, w których określone zostały główne warunki oraz zakres rzeczowy Porozumienia.

Artykuł 1 dotyczy określenia sieci składającej się z dróg wodnych śródlądowych i portów międzynarodowego znaczenia, wskazanych w załącznikach I i II Porozumienia.

Do technicznych i operacyjnych parametrów sieci odnosi się art. 2, który określa, że sieć śródlądowych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia spełnia parametry podane w załączniku III do Porozumienia lub zostanie przystosowana do zgodności z postanowieniami tego załącznika w wyniku przyszłych prac modernizacyjnych.

Zgodnie z art. 3 integralną część Porozumienia stanowią załączniki:

- I. Drogi wodne śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym – zawierający wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym;
- II. Porty żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym – zawierający wykaz portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym;
- III. Parametry techniczne i eksploatacyjne dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym – określający parametry techniczne i kryteria operacyjne dróg wodnych kat. E (międzynarodowych, spełniających kryteria co najmniej IV klasy żeglowności) oraz parametry techniczne i operacyjne portów śródlądowych kat. E.

Depozytariuszem Porozumienia zgodnie z art. 4 jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Zasady dotyczące podpisania, ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia Porozumienia regulują art. 5–6. Państwo, które nie podpisało Porozumienia do 30 września 1997 r., może na podstawie art. 7 przystąpić do Porozumienia tylko w drodze przystąpienia poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu ONZ.

Artykuł 8 reguluje wejście w życie przepisów Porozumienia, ze wskazaniem, iż jego przepisy w przypadku przystąpienia na podstawie ust. 2 wchodzi w życie po 90 dniach od dnia złożenia dokumentu akcesji.

Zasady rozstrzygania sporów pomiędzy stronami Porozumienia określone w art. 10 wprowadzają instytucję arbitrażu, mającą zastosowanie w przypadku żądania jednej ze stron uczestniczących w sporze.

W przypadku treści art. 11 Porozumienia dotyczącego wyłączenia państwa przystępującego do Porozumienia z arbitrażowej procedury rozstrzygania sporów, nie jest planowane podczas prowadzonego procesu ratyfikacyjnego Porozumienia, skorzystanie z powyższej możliwości wyłączenia z procedury arbitrażu.

Tryb, sposób i zasady przyjmowania poprawek do Porozumienia i załączników I–III regulują natomiast artykuły od 12 do 14.

Wypowiedzenie Porozumienia następuje w drodze pisemnego powiadomienia skierowanego do Sekretarza Generalnego ONZ i wchodzi w życie po upływie roku od daty otrzymania przez Sekretarza powiadomienia.

3. Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej, wraz z określeniem źródeł finansowania

Ogólny bilans rozwoju infrastruktury wykorzystywanej do żeglugi śródlądowej będzie w średnim i długim okresie korzystny zarówno pod względem gospodarczym i finansowym, jak również pod względem społecznym, środowiskowym oraz politycznym. Gospodarcze skutki przyjęcia Porozumienia dzielą się na kilka kategorii. W wymiarze strategicznym dla gospodarki Polski, głównym beneficjentem rozwoju transportu śródlądowego będą dynamicznie rozwijające się najważniejsze porty morskie, dla których będzie on – oprócz transportu kołowego i szynowego – integralną gałęzią transportu zapewniającą efektywne połączenie z zapleczem.

Najważniejszym skutkiem podażowym przy realizacji zamierzeń inwestycyjnych będzie rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz przyległych portów. Bardzo istotne dla gospodarki będą skutki popytowe: rozwojowi infrastruktury będzie towarzyszył coraz większy popyt na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego, multi oraz intermodalnego oraz powiązane z nimi inne usługi związane z logistyką. Jednocześnie inwestycje w infrastrukturę wykorzystywaną przez żeglugę śródlądową przyczynią się do wzrostu produkcji środków transportu oraz wystąpienia znaczących efektów mnożnikowych z rozwoju turystyki i rekreacji, które będą źródłem dochodów budżetu państwa i budżetów samorządów.

W okresie realizacji inwestycji konieczne będzie poniesienie znacznych nakładów finansowych na przebudowę istniejącej lub budowę nowej infrastruktury do standardów międzynarodowej drogi wodnej, czyli co najmniej IV klasy żeglowności. Nakłady

inwestycyjne na śródlądowe drogi wodne, stanowiące warunek rozwoju żeglugi śródlądowej, rozłożą się na wiele lat i będą wymagały relatywnie niewielkich rocznych nakładów inwestycyjnych, co sprawia, że w obecnej trudnej sytuacji budżetowej ich realizacja jest realna. Kompleksowe i szczegółowe dane finansowe odnośnie planowanych inwestycji będą dostępne po przeprowadzeniu studiów wykonalności dla poszczególnych odcinków dróg wodnych, o których mowa w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Jednocześnie szacunkowe koszty planowanych inwestycji przedstawiają się następująco:

- ok. 30,7 mld zł na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) wraz z budową polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba oraz Kanałem Śląskim,
- ok. 31,5 mld zł na kaskadyzację Dolnej Wisły,
- od ok. 8,1 do ok. 25,5 mld zł na budowę połączenia Wisła-Brześć (w zależności od wariantu).

Należy jednak wyraźnie podkreślić, że przystąpienie do AGN nie determinuje horyzontu czasowego na dostosowanie międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski do standardu określonego w Porozumieniu.

W związku z powyższym należy zauważyć, że przystąpienie do Porozumienia nie będzie stanowiło automatycznej akceptacji wydatków w ww. wielkości, bowiem wszelkie działania w tym zakresie możliwe są dopiero po przedstawieniu szczegółowego montażu finansowego inwestycji, wskazania faktycznych źródeł finansowania oraz powinny uwzględniać nie tylko korzyści środowiskowe, turystyczne czy infrastrukturalne, ale także istotne kwestie finansowe.

Przy oszacowywaniu finansowych skutków przyjęcia AGN istotny jest fakt, że infrastruktura zapewniająca dogodne warunki żeglugi śródlądowej jest wielofunkcyjna. Nieodzowne dla tworzenia dobrych warunków nawigacyjnych budowle piętrzące (takie jak np. stopnie wodne) pełnią kluczową rolę w ochronie przeciwpowodziowej, umożliwiając retencję wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu. Stopnie wodne są także przepławami drogowymi między brzegami rzek, a zbiorniki powstające w wyniku piętrzenia wód pełnią również funkcje rekreacyjne i turystyczne. Rola transportowa jest więc jedną ze składowych budowanej na rzece wielofunkcyjnej infrastruktury.

Realizacja wszystkich elementów programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w standardzie międzynarodowym wymagać będzie montażu finansowego. Wśród podmiotów

mogących finansowo zaangażować się w tego typu inwestycje należy wskazać przede wszystkim producentów energii. Dla przykładu koszt zapewnienia funkcji energetycznej (wybudowania elektrowni wodnej) na stopniu wodnym – najważniejszym elemencie infrastruktury dróg wodnych – szacuje się aktualnie na ok. 30% całkowitych kosztów stopnia wodnego i powiązanej z nim infrastruktury. Dla porównania: szacuje się, że koszt zapewnienia funkcji transportowej na stopniu wodnym (wybudowanie śluzy) stanowi ok. 10%. Zainteresowane zaangażowaniem się w inwestycje umożliwiające społeczno-gospodarczy rozwój dzięki wykorzystaniu potencjału dróg wodnych są również samorządy terytorialne na poziomie lokalnym i regionalnym.

W związku z powyższym zakłada się, że źródłem finansowania inwestycji na drogach wodnych będą m.in. środki pochodzące z:

- budżetu Unii Europejskiej z programów takich jak CEF i z innych programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub Funduszu Spójności (w tym na rozwój sieci TEN-T),
- instrumentów finansowych (np. w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, w ramach tzw. Planu Junckera),
- źródeł prywatnych (w tym od przedsiębiorców, w szczególności zainteresowanych zagospodarowaniem energetycznego potencjału rzek, właścicieli portów lub przedsiębiorstw logistycznych, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego),
- budżetów samorządów terytorialnych,
- budżetu państwa lub funduszy celowych (głównie jako źródło wkładu własnego do przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej).

Jednocześnie należy zaznaczyć, że finansowanie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych odbywać się będzie zgodnie z założeniami budżetowymi oraz z poszanowaniem dyscypliny finansów publicznych, przy jednoczesnym założeniu finansowania przedmiotowych inwestycji w możliwie jak największym zakresie ze środków pozabudżetowych.

Jednym z możliwych sposobów wspierających finansowanie inwestycji w śródlądowe drogi wodne może być projektowany Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych (FRŚDW), który będzie stanowił podstawę mechanizmu finansowania przyszłych inwestycji prowadzonych na śródlądowych drogach wodnych. W celu sprawnego i efektywnego funkcjonowania FRŚDW konieczne będzie ustalenie stałych źródeł jego finansowania.

W związku z tym przewiduje się, że Fundusz będzie zasilany corocznie częścią środków generowanych przez gospodarkę wodną.

W obecnie projektowanej ustawie – Prawo wodne planowane jest powołanie Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”, odpowiedzialnego za pozyskiwanie i gromadzenie środków finansowych generowanych przez gospodarkę wodną. W uwagach do projektowanej ustawy – Prawo wodne, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wskazuje na konieczność przekazania część środków pozyskiwanych przez PGW „Wody Polskie” na realizację inwestycji na śródlądowych drogach wodnych. W koncepcji MG MiŻŚ środki te będą gromadzone na rachunku FRŚDW. Wysokość środków będzie warunkowała możliwości inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych wyrażone wydolnością finansową FRŚDW. Fundusz, w celu zwiększenia kapitału, powinien mieć również możliwość emisji obligacji i zaciągania kredytów oraz posiadać gwarancje skarbu państwa.

Spodziewane korzyści z rozwoju infrastruktury wykorzystywanej do transportu śródlądowego w perspektywie długoterminowej szacuje się na ok. 300 mld zł. Przedstawione w projekcie dane pochodzą z analiz prowadzonych przez zespoły eksperckie z ośrodków akademickich oraz z opracowań zleconych przez samorzady województw zainteresowanych rozwojem śródlądowych dróg wodnych ze względu na spodziewane istotne korzyści gospodarcze.

Oprócz korzyści typowo gospodarczych, takich jak zwiększenie konkurencyjności głównych portów morskich lub produkcja energii, obejmują one również bardzo istotne i wymierne korzyści z tytułu uniknięcia kosztów powodzi czy kosztów pożarów lasów, jak również korzyści związane z retencją wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu. Dodatkowo uwzględnione zostały korzyści z rozwoju przedsiębiorczości, w tym efekty mnożnikowe związane z przemysłem turystycznym.

Rozwój infrastruktury i użeglowienie głównych polskich rzek będą miały pozytywne skutki społeczne. Pobudzi aktywność lokalnych społeczności ukierunkowaną na działania prorozwojowe oraz zaaktywizuje w szczególności samorzady terytorialne na wszystkich poziomach do realizacji programów społecznego i gospodarczego wykorzystania dróg wodnych oraz szerzej – infrastruktury na potrzeby żeglugi śródlądowej.

Żeglugowe wykorzystanie rzek sprzyjać będzie także osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczanych zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, w tym również wymienionej już retencji wody. Należy podkreślić, że transport śródlądowy (obok transportu morskiego) jest

najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu. W globalnym rozrachunku jego rozwój przyczyni się do obniżenia kosztów zewnętrznych transportu ogółem.

Skutki przyjęcia Porozumienia AGN obejmą przede wszystkim zacieśnienie współpracy w szczególności z Republiką Czeską i Słowacją w stosunkach dwustronnych i w ramach Grupy Wyszehradzkiej. Polska, jako strona umowy AGN, prowadzić będzie z Republiką Federalną Niemiec dialog dotyczący przystosowania granicznego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności.

Polska zaproponuje stronom zaangażowanym w rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej powołanie Międzynarodowej Komisji Odrzańskiej na wzór funkcjonujących obecnie Centralnej Komisji Żeglugi na Renie i Komisji Żeglugi po Dunaju. W tym zakresie przewiduje się ścisłą współpracę z Republiką Czeską, Republiką Słowacką, a także z Republiką Federalną Niemiec w kontekście europejskich korytarzy transportowych.

Porozumienie AGN będzie również prowadzić do intensywniejszej współpracy z Białorusią i Ukrainą.

4. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Biorąc pod uwagę zakres Porozumienia AGN i związaną z tym konieczność modernizacji polskich dróg wodnych stanowiących część europejskiej sieci dróg wodnych, ustalenia co do wykonywania zapisów Porozumienia, co do zasady, prowadzone będą przede wszystkim na szczeblu resortowym przy udziale co najmniej:

- ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej,
- ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej,
- ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- ministra właściwego do spraw gospodarki,
- ministra właściwego do spraw finansów publicznych,
- ministra właściwego do spraw transportu,
- ministra właściwego do spraw środowiska.

Realizacja postanowień Porozumienia będzie wpływała na samorzady terytorialne, podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie produkcji, transportu, logistyki, robót budowlanych, turystyki i rekreacji, a także na podmioty prowadzące działalność związaną z energetycznym wykorzystaniem rzek.

5. Sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Treść Porozumienia AGN jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa i na tym etapie nie będzie wymagać zmian w krajowym porządku prawnym. Ponadto przystąpienie do Porozumienia nie będzie wymagać wydania nowych aktów prawnych, a także wiąże się również ze spełnieniem przesłanki określonej w art. 89 ust. 1 pkt 4 Konstytucji RP, tj. znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym, co wymaga odpowiedniego trybu związania RP przedmiotową umową międzynarodową.

Mając na uwadze powyższe, podkreślenia wymaga, że zakres spraw objętych Porozumieniem odnosi się między innymi do następujących dokumentów na poziomie strategicznym:

- „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Dokument wyznacza najważniejsze kierunki krajowej polityki śródlądowej i bezpośrednio odwołuje się do AGN,
- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”. Dokument wskazuje, że Odrzańska droga wodna będzie posiadać III klasę żeglowności,
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)” oraz merytorycznie powiązana z nią „Strategia rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020”. SRT wskazuje, że jednym z kierunków interwencji w odniesieniu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego będzie dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych oraz że do roku 2020 powinna zostać podjęta decyzja w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra – Łaba (DOL) spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności, jak również w sprawie budowy Kanału Śląskiego łączącego Odrę z Wisłą.

Na poziomie regionalnym przyjęcie Porozumienia będzie wpływać na dokumenty strategiczne poszczególnych województw:

- Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+,
- Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020,

- Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. „Innowacyjne Mazowsze”,
- Strategię Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.,
- Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”,
- Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

Ponadto Porozumienie AGN w zakresie obowiązywania odnosić się będzie również do następujących aktów prawnych:

- ustawa z dnia 4 września 2007 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.), znowelizowana w dniu 19 listopada 2015 r., utworzyła nowy dział „żegluga śródlądowa”, który obejmuje sprawy kluczowe w zakresie Porozumienia, dotyczące funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej, budowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych oraz współpracy międzynarodowej na wodach granicznych oraz ujętych w systemie międzynarodowych dróg wodnych,
- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469, z późn. zm.), w szczególności art. 22 dotyczący utrzymania publicznych śródlądowych wód powierzchniowych, art. 26 w sprawie regulacji obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych czy też art. 66 w odniesieniu do przeprowadzania inwestycji dot. urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych oraz innych robót mogących mieć wpływ na śródlądowe drogi wodne. Należy również zauważyć, że realizacja postanowień Porozumienia będzie odnosić się, co do zasady, do określonego sposobu gospodarowania wodami, o którym mowa w ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne,
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458, z późn. zm.), w zakresie art. 42 dot. podziału dróg wodnych śródlądowych na drogi o charakterze regionalnym i międzynarodowym oraz regulacji art. 43 w sprawie obowiązku należytego utrzymania dróg wodnych. Ponadto art. 43 dotyczy także sposobu wynagradzania oraz określenia administracji drogi wodnej odpowiedzialnej za należyte utrzymanie dróg wodnych.

Jednocześnie realizacja postanowień Porozumienia AGN w perspektywie długoterminowej będzie się wiązać z nowelizacją rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695) dotyczącego szczegółowego sposobu klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, w tym podziału śródlądowych dróg wodnych na klasy; wykazu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym oraz regulacji dotyczących rozbudowy lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Przyszła nowelizacja będzie dotyczyć przede wszystkim doprecyzowania nomenklatury stosowanej w rozporządzeniu z nomenklaturą stosowaną w Porozumieniu.

Realizacja postanowień Porozumienia w zakresie zapewnienia na wymienionych w Porozumieniu drogach wodnych odpowiednich warunków nawigacyjnych będzie wymagała zgodności z przepisami z zakresu zasad ochrony i korzystania ze środowiska naturalnego. W szczególności dotyczy to następujących aktów prawnych:

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.), w regulacjach dotyczących określenia zasady ochrony środowiska oraz warunków korzystania z jego zasobów, z uwzględnieniem wymagań zrównoważonego rozwoju,
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm.), art. 33 i art. 34 dotyczący ochrony obszarów Natura 2000,
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), zwłaszcza w zakresie działu III rozdziału 4 dot. uprawnień organizacji pozarządowych w postępowaniach dot. wydania ocen oddziaływania na środowisko realizowanych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych,
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

6. Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. poz. 443, z późn. zm.) związanie Rzeczypospolitej Polskiej Porozumieniem nastąpi

w drodze ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ze względu na spełnienie przesłanki określonej w art. 89 ust. 1 pkt 4 Konstytucji RP, tj. przystąpienie do umowy międzynarodowej, gdyż umowa ta dotyczy znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym.

Ogłoszenie w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej spowoduje, że przedmiotowa umowa stanie się częścią krajowego porządku prawnego, a jej postanowienia będą bezpośrednio stosowane na zasadach określonych w art. 91 Konstytucji RP.



Warszawa, 14 października 2016 r.


Minister
Spraw Zagranicznych

DPUE.920.1427.2016 / 4 / ar

Opinia

o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o ratyfikacji Europejskiego Porozumienia w sprawie głównych śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN), sporządzonego w Genewie dnia 19 stycznia 1996 r., wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej

Projekt ustawy o ratyfikacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.


z up. Ministra
Spraw Zagranicznych
Renata Szczep
Podsekretarz Stanu



EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG
WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (AGN)



EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG
WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (AGN)

UMAWIAJĄCE SIĘ STRONY,

ZDAJĄC SOBIE SPRAWĘ z potrzeby ułatwienia i rozwijania międzynarodowego transportu poprzez wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w Europie,

ŚWIADOME spodziewanego wzrostu międzynarodowego transportu towarów wynikającego z rosnącej międzynarodowej wymiany handlowej,

PODKREŚLAJĄC istotną rolę śródlądowego transportu wodnego, który w porównaniu z innymi środkami transportu śródlądowego niesie korzyści ekonomiczne i ekologiczne, a także oferuje niewykorzystany potencjał infrastruktury i jednostek pływających, przez co może ograniczyć koszty społeczne i negatywny wpływ na środowisko transportu śródlądowego jako całości,

W PRZEKONANIU, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowego transportu wodnego w Europie wymaga ustanowienia ram prawnych, które dadzą podstawy skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w oparciu o ustaloną infrastrukturę i parametry operacyjne,

UZGODNIŁY, co następuje:

Artykuł 1

WYZNACZENIE SIECI

Umawiające się Strony przyjmują postanowienia niniejszego Porozumienia jako skoordynowany plan rozwijania i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych, zwanej dalej „siecią śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym” lub „siecią dróg wodnych o oznaczeniu E”, którego realizację zamierzają podjąć w ramach swoich stosownych programów. Sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i portów o znaczeniu międzynarodowym opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia.

Artykuł 2

CHARAKTERYSTYKA TECHNICZNA I OPERACYJNA SIECI

Sieć śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, o której mowa w art. 1, będzie odpowiadać charakterystyce zawartej w Aneksie III do niniejszego Porozumienia lub zostanie dostosowana do postanowień tego Aneksu poprzez wprowadzenie ulepszeń w przyszłości.

Artykuł 3

ANEKSY

Aneksy do niniejszego Porozumienia stanowią jego integralną część.

Artykuł 4

WYZNACZENIE DEPOZYTARIUSZA

Depozytariuszem niniejszego Porozumienia jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 5

PODPIS

1. Porozumienie będzie dostępne w Biurze Organizacji Narodów Zjednoczonych w Genewie do podpisu przez państwa, które są członkami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych lub zostały dopuszczone do Komisji w charakterze doradczym zgodnie z ust. 8 i 11 Zakresu działania Komisji, w okresie od 1 października 1996 r. do 30 września 1997 r.
2. Złożone podpisy będą przedmiotem ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia.

Artykuł 6

RATYFIKACJA, PRZYJĘCIE LUB ZATWIERDZENIE

1. Niniejsze Porozumienie podlega ratyfikacji, przyjęciu lub zatwierdzeniu zgodnie z art. 5 ust. 2.
2. Ratyfikacja, przyjęcie lub zatwierdzenie zostaną dokonane przez złożenie dokumentu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 7

PRZYSTĄPIENIE

1. Dowolne państwo wymienione w art. 5 ust. 1 może przystąpić do niniejszego Porozumienia począwszy od 1 października 1996 r.
2. Przystąpienie następuje w drodze złożenia dokumentu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 8

WEJŚCIE W ŻYCIE

1. Niniejsze Porozumienie wchodzi w życie 90 dni od dnia, w którym rządy pięciu państw złożyły dokumenty ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, pod warunkiem że co najmniej jedna droga wodna należąca do sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym w sposób ciągły łączy terytoria co najmniej trzech państw, które złożyły taki dokument.
2. Jeśli warunek ten nie zostanie spełniony, Porozumienie wchodzi w życie 90 dni po dacie złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia, co będzie oznaczało spełnienie tego warunku.
3. W przypadku każdego państwa składającego dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po rozpoczęciu okresu 90 dni, o którym mowa w ust. 1 i 2 niniejszego artykułu, Porozumienie wchodzi w życie 90 dni od daty złożenia wyżej wymienionego dokumentu.

Artykuł 9

OGRANICZENIA W STOSOWANIU POROZUMIENIA

1. Żaden z zapisów niniejszego Porozumienia nie będzie interpretowany w sposób uniemożliwiający którejkolwiek z Umawiających się Stron podjęcie działań zgodnych z postanowieniami Karty Narodów Zjednoczonych i ograniczonych potrzebą danej sytuacji, które uzna ona za niezbędne do zapewnienia swego zewnętrznego lub wewnętrznego bezpieczeństwa.
2. O zastosowaniu takich środków, które muszą mieć charakter tymczasowy, należy niezwłocznie powiadomić depozytariusza, określając jednocześnie ich charakter.

Artykuł 10

ROZSTRZYGANIE SPORÓW

1. Wszelkie spory związane z interpretacją lub stosowaniem niniejszego Porozumienia, które wynikły pomiędzy co najmniej dwoma Umawiającymi się Stronami i nie mogą zostać przez te Strony rozwiązane w drodze negocjacji lub innymi środkami, zostaną skierowane do arbitrażu, jeśli którakolwiek z Umawiających się Stron zaangażowanych w spór złoży taki wniosek, i przedłożone co najmniej jednemu arbitrowi wybranemu za obopólną zgodą Stron uczestniczących w sporze. Jeśli uczestniczące w sporze Strony nie uzgodnią wyboru arbitra lub arbitrów w ciągu trzech miesięcy od złożenia wniosku o arbitraż, którakolwiek z tych Stron może zwrócić się do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o wyznaczenie jednego arbitra, któremu spór zostanie przedłożony do rozstrzygnięcia.

2. Rozwiązanie przedstawione przez arbitra lub arbitrów wyznaczonych zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu będzie wiążące dla Umawiających się Stron uczestniczących w sporze.

Artykuł 11

ZASTRZEŻENIA

W momencie podpisania niniejszego Porozumienia lub złożenia dokumentu ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia każde państwo może zadeklarować, że nie uważa się za związane treścią art. 10 niniejszego Porozumienia.

Artykuł 12

POPRAWKI DO POROZUMIENIA

1. Tekst niniejszego Porozumienia może zostać zmieniony zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 13 i 14 poniżej.

2. Na wniosek Umawiającej się Strony tekst każdej poprawki zgłoszonej do niniejszej Konwencji zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.

4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron 3 miesiące po upływie dwunastomiesięcznego okresu biegnącego od daty przekazania poprawki, pod warunkiem że w przedmiotowym okresie 12 miesięcy żadne z Państw będących Umawiającą się Stroną nie złoży sprzeciwu u Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

5. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Artykuł 13

POPRAWKI DO ANEKSU I i II

1. Poprawki do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia mogą być wnoszone w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.

2. Na wniosek Umawiającej się Strony każda poprawka zgłoszona przez nią do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych prześle go do zatwierdzenia Umawiającym się Stronom, których bezpośrednio dotyczy zgłoszona poprawka. Dla potrzeb niniejszego artykułu uznaje się, że poprawka bezpośrednio dotyczy Umawiającej się Strony, jeśli w przypadku dodania nowej śródlądowej drogi wodnej lub portu o znaczeniu międzynarodowym lub wprowadzenia zmian ich dotyczących przedmiotowa śródlądowa droga wodna przebiega przez jej terytorium lub dany port znajduje się na jej terytorium.

4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego artykułu zostanie uznana za przyjętą, jeśli w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania przez depozytariusza żadna z Umawiających się Stron, których zgłoszona poprawka bezpośrednio dotyczy, nie powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swym

sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.

5. Poprawki przyjęte w opisanym trybie zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty ich ogłoszenia przez depozytariusza.

6. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

7. Depozytariusz będzie niezwłocznie informowany przez sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o Umawiających się Stronach, których proponowana poprawka bezpośrednio dotyczy.

Artykuł 14

POPRAWKI DO ANEKSU III

1. Poprawki do Aneksu III do niniejszego Porozumienia mogą być wprowadzane w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.

2. Na wniosek Umawiającej się Strony tekst poprawki zgłoszonej przez tę Stronę do Aneksu III do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych prześle go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.

4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu zostanie uznana za przyjętą, chyba że w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.

5. Poprawki przyjęte zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty przekazania w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron z wyjątkiem

tych, które powiadomiły Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu.

6. Jeśli co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron zgłosi sprzeciw wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Artykuł 15

WYPOWIEDZENIE

1. Każda z Umawiających się Stron może wypowiedzieć niniejsze Porozumienie poprzez pisemną notyfikację skierowaną do Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

2. Wypowiedzenie wchodzi w życie jeden rok od daty otrzymania wspomnianej notyfikacji przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Artykuł 16

WYGASNIĘCIE

Jeśli po wejściu w życie niniejszego Porozumienia liczba Umawiających się Stron w dowolnym okresie 12 kolejnych miesięcy zmniejszy się poniżej pięciu, Porozumienie przestanie obowiązywać 12 miesięcy od dnia, w którym piąte państwo przestało być Umawiającą się Stroną.

Artykuł 17

NOTYFIKACJE I POWIADOMIENIA DEPOZYTARIUSZA

Oprócz notyfikacji i powiadomień przewidzianych w niniejszym Porozumieniu, funkcje Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych jako depozytariusza odpowiadają postanowieniom Części VII Konwencji wiedeńskiej o prawie traktatów sporządzonej dnia 23 maja 1969 r.

Artykuł 18

TEKSTY AUTENTYCZNE

Oryginał niniejszego Porozumienia, którego egzemplarze sporządzone w języku angielskim, francuskim i rosyjskim są jednakowo autentyczne, zostanie złożony u Sekretarza

Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.

NA DOWÓD POWYŻSZEGO niżej podpisani, należycie do tego upoważnieni, podpisali niniejsze Porozumienie.

Sporządzono w Genewie, dnia 19 stycznia 1996 r.

Aneks I

ŚRÓDLĄDOWE DROGI WODNE O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM

Klasyfikacja śródlądowych dróg wodnych
o znaczeniu międzynarodowym

1. Wszystkim śródlądowym drogom wodnym o znaczeniu międzynarodowym (drogi wodne o oznaczeniu E) nadaje się dwu-, cztero- lub sześciocyfrowe numery, które poprzedzone są literą „E”.
2. Głównym częściom składowym sieci dróg wodnych o oznaczeniu E nadaje się numery dwucyfrowe, zaś ich odgałęzieniom oraz wtórnym odgałęzieniom („odgałęzienia odgałęzień”), odpowiednio numery cztero- i sześciocyfrowe.
3. Magistralne śródlądowe drogi wodne, które biegną głównie w kierunku północ-południe, zapewniając dostęp do portów morskich i łącząc ze sobą baseny morskie, oznacza się za pomocą numerów 10, 20, 30, 40 oraz 50, w kolejności rosnącej, w kierunku z zachodu na wschód.
4. Magistralne śródlądowe drogi wodne, które biegną głównie w kierunku zachód-wschód oraz przecinają co najmniej trzy śródlądowe drogi wodne wymienione powyżej w punkcie 3, oznacza się za pomocą numerów 60, 70, 80 oraz 90, w kolejności rosnącej, w kierunku z północy na południe.
5. Pozostałe główne śródlądowe drogi wodne identyfikuje się na podstawie dwucyfrowych numerów mieszczących się w przedziale między numerami dwóch magistralnych śródlądowych dróg wodnych, o których mowa w punkcie 3 i 4 powyżej, pomiędzy którymi są one zlokalizowane.
6. W przypadku odgałęzień (lub odgałęzień odgałęzień) pierwsze dwie (bądź cztery) cyfry wskazują odpowiedni element sieci śródlądowych dróg wodnych wyższego rzędu, natomiast ostatnie dwie cyfry określają poszczególne odgałęzienia, numerowane kolejno od początku do końca elementu wyższego rzędu, jak pokazano w tabeli poniżej. Do numeracji odgałęzień prawostronnych stosuje się liczby parzyste, natomiast do numeracji odgałęzień lewostronnych liczby nieparzyste.

Wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym

NR DROGI WODNEJ O OZNACZENIU E			OPIS PRZEBIEGU DROGI*
Magistralne drogi wodne	Pozostałe główne drogi wodne	Odgłęzienia	
1	2	3	4
	E 01		Dunkierka-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht, Moerdijk do Rotterdamu/Europoort przez rzeki Mozę, Kil, Noord oraz Nową Mozę
		E 01-02	Moza od Namur do Givet
		E 01-04	Kanał Liège-Visé
		E 01-04-01	Kanał Monsin
		E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-Kanał Mozy
		E 01-06	Kanał van St. Andries
		E 01-03	Zuid-Willemsvaart od Mozy do 's-Hertogenbosch
	E 02		Zeebrugge-Brugia-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
		E 02-02	Kanał Brugia-Ostenda
		E 02-02-01	Kanał Plassendale-Nieuwpoort

	E 02-04	Kanał Leie-Roeselare
E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gandawa przez Nieuwe Merwede, Połączenie wodne Skalda-Ren, Kanał Terneuzen-Gandawa i Kanał Okrężny Gandawy
E 04		Vlissingen-Antwerpia-Rupelmonde-Bruksela-Seneffe przez Skaldę Zachodnią, Boven-Zeeschelde, Rupel, Kanały Bruksela-Rupel i Charleroi-Bruksela
E 05		[Compiègne-Skalda]-Valenciennes-Condé-Tournai-Gandawa-Dendermonde-Antwerpia-Hasselt-Genk-Liège przez Oise, Połączenie Sekwana-Nord, Haut Escaut, Bovenschelde, Kanał Okrężny Gandawy, Boven-Zeeschelde i Kanał Alberta
	E 05-02	Peronnes-Pommeroeul przez Kanał Nimy-Blaton-Peronnes
	E 05-01	Kanał Bossuit-Kortrijk
	E 05-04	Blaton-Ath-Aalst-Dendermonde przez Kanał Blaton-Ath i Dender
	E 05-06	Viersel-Duffel-ujście rzeki Rupel przez Netekanaal, Beneden-Nete i Rupel
E 06		Połączenie Antwerpia-Skalda-Ren

	E 07		Kanał Okrężny Gandawy-Merendree-Eeklo przez Kanał Gandawa-Ostenda-[Maldegem-Zeebrugge]
E 10			Rotterdam/Europoort-Lobith przez Starą Mozę, Merwede i Waal, Ren [Niffer, Miluza, Besançon- St. Symphorien]-Lyon-Marsylia-Fos
		E 10-01	Kanał Wesel-Datteln, Kanał Datteln-Hamm
		E 10-03	Kanał Ren-Herne
		E 10-05	Ruhra
		E 10-07	Rzeka Neckar za Plochingen
		E 10-09	Rzeka Ren od Niffer do Rheinfelden
		E 10-02	[Saona-Mozela]
		E 10-04	Połączenie Rodan-Sète
		E 10-06	Rodan i Kanał St. Louis: Barcarain-Fos
	E 11		
		E 11-01	Zaan
E 12			Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Morze Wattowe przez Kanał Moza-Waal, Waal, Dolny Ren,

			IJssel i IJsselmeer
		E 12-02	Zwolle-Meppel przez Zwarte Water i Meppeldiep
		E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis przez Ramsdiep
	E 13		Morze Północne-Emden-Dortmund przez Ems i Kanał Dortmund-Ems
	E 14		Rzeka Wezera od Morza Północnego przez Bremerhaven i Bremę do Minden
	E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg- Elsfleth przez IJsselmeer, Kanał Księżniczki Małgorzaty, Kanał Van Starckenborgh, Eemskanaal, Ems, Kanał Dortmund-Ems, Kanał Nadbrzeżny i Hunte
		E 15-01	Kanał Van Harinxma od Fonejacht do Harlingen
E 20			Rzeka Łaba od Morza Północnego przez Hamburg, Magdeburg, Uście nad Łabą, Mielnik i Pardubice-[Połączenie Łaba-Dunaj]
		E 20-02	Kanał Boczny Łaby
		E 20-04	Rzeka Soława do Lipska
		E 20-06	Rzeka Wełtawa: Mielnik-Praga-Slapy

	E 21		Rzeka Trave od Morza Bałtyckiego przez Kanał Łaba-Lubeka do Łaby
E 30			Świnoujście-Szczecin-rzeka Odra od Szczecina przez Wrocław do Koźła [Połączenie Odra-Dunaj]
		E 30-01	Kanał Gliwicki
	E 31		Szczecin-Odra Zachodnia-Kanał Hohensaaten- Friedrichsthaler
E 40			[Rzeka Wisła od Gdańska do Warszawy-Brześćcia]-Pińsk-Dniepr przez Kijów do Chersonia
		E 40-02	Rzeka Boh /Południowy Bug/ do Mikołajowa
	E 41		Kłajpeda-Zalew Kuroński-rzeka Niemen-Kowno
E 50			Sankt Petersburg przez Kanał Wołżańsko-Bałtycki do Wytiegra-Rybińsk-rzeka Wołga od Rybińska przez Niżny Nowogród, Kazań i Wołgograd do Astrachania
		E 50-02	Rybińsk-Moskwa
		E 50-02-02	Rzeka Wołga od Dubnej do Tweru
		E 50-01	Rzeka Kama od ujścia do Solikamska

E 60			Szlak przybrzeżny od Gibraltaru na północ wzdłuż wybrzeży Portugalii, Hiszpanii, Francji, Belgii, Holandii i Niemiec, przez Kanał Kiloński, wzdłuż wybrzeży Niemiec, Polski, Litwy, Estonii i Rosji do Sankt Petersburga-Kanału Wołżańsko-Bałtyckiego, Kanał Białomorsko-Bałtycki wzdłuż wybrzeży Morza Białego do Archangielska wraz ze śródlądowymi drogami wodnymi dostępnymi tylko z tego szlaku
		E 60-02	Rzeka Gwadalkiwir do Sewilli
		E 60-04	Rzeka Duero do granicy państwowej portugalsko-hiszpańskiej
		E 60-06	Żyronda i Garonna do Castets-en-Dorthe
		E 60-08	Loara do Nantes
		E 60-01	Szlak przybrzeżny wzdłuż zachodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii do Liverpoolu wraz z Kanałem Manchester-Liverpool
		E 60-03	Szlak przybrzeżny wzdłuż wschodniego wybrzeża Wielkiej Brytanii wraz z rzeką Humber
		E 60-10	Od szlaku przybrzeżnego do Morza Wattowego i do Harlingen
		E 60-12	Od szlaku przybrzeżnego do Ems-Dollard

		E 60-05	Szlak przybrzeżny wzdłuż zachodniego wybrzeża Danii i Norwegii
		E 60-07	Szlak przybrzeżny wzdłuż zachodniego wybrzeża Szwecji wraz z rzeką Göta
		E 60-09	Szlak przybrzeżny wzdłuż wschodniego wybrzeża Szwecji wraz z jeziorem Melar
		E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
		E 60-11	Szlak przybrzeżny do Finlandii przez Kanał Saimiański do Savonlinna-Iisalmi
		E 60-11-02	Od E 60-11 do Joensuu-Nurmes
	E 61		Rzeka Piana za Anklam
E 70			Od Europoortu/Rotterdamu do Arnhem przez Lek i Benedenrijn-Zutphen-Enschede-[Twente-Kanał Śródlądowy]-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyń-Bydgoszcz-Elbląg-Zalew Wiślany-Kaliningrad-rzeki Pregola i Dejma-Zalew Kuroński-Kłajpeda
		E 70-01	Hollandse IJssel od Krimpen do Goudy
		E 70-03	Zijkanaal do Almelo
		E 70-02	Odgąłęzienie Kanału

			Śródlądowego do Osnabrück
		E 70-04	Odgałęzienie Kanału Śródlądowego do Hanoweru-Linden
		E 70-06	Odgałęzienie Kanału Śródlądowego do Hildesheim
		E 70-08	Odgałęzienie Kanału Śródlądowego do Salzgitter
		E 70-05	Kanał Haweli
		E 70-10	Sprewa
		E 70-12	Kanał Berlin-Spandau
	E 71		Teltowkanal, Britzer Verbindungskanal oraz Kanał Odra-Sprewa
		E 71-02	Potsdamer Havel
		E 71-04	Teltowkanal-Oststrecke
		E 71-06	Droga wodna Dahme, poniżej Königs Wusterhausen
E 80			Hawr-Conflans przez Hawr-Kanał Tancarville, departament Seine et Oise [Compiègne-Toul], przez rzekę Mozellę do Koblenckji, rzekę Ren do Moguncji, rzekę Men do Bambergu, Kanał Dunaj-Men, rzekę Dunaj od Kelheim do Suliny
		E 80-02	Rzeka Sekwana od Tancarville

			do ujścia
		E 80-04	Rzeka Sekwana od Conflans do Nogent
		E 80-06	Rzeka Saara do Saarbrücken
		E 80-08	Rzeka Drawa do Osijeku
		E 80-10	[Kanał Dunaj-Sawa od Vukovaru do Samacu]
		E 80-01	Rzeka Cisa do Segedyna
		E 80-01-02	Rzeka Bega do Timisoary
		E 80-12	Rzeka Sawa do Sisaka
		E 80-03	Rzeka Olt do Slatiny
		E 80-05	Kanał Dunaj-Bukareszt
		E 80-14	Kanał Dunaj-Morze Czarne
		E 80-14-01	Kanał Poarta Alba-Navodari
		E 80-07	Rzeka Prut do Ungheni
		E 80-09	Dunaj-Kilia (ramię Dunaju)
		E 80-16	Dunaj - Święty Jerzy (ramię Dunaju)
	E 81		Rzeka Wąg od ujścia do Żyliny i [połączenie Wąg-Odra]
E 90			Szlak przybrzeżny od Gibraltaru na południe wzdłuż wybrzeży Hiszpanii, Francji, Włoch, Grecji, Turcji,

		Bułgarii, Rumunii i Ukrainy wzdłuż południowego wybrzeża Krymu do Azowa, przez rzekę Don do Rostowa, Kołacza, Wołogradu i Astrachania, wraz ze śródlądowymi drogami wodnymi, które są dostępne wyłącznie z tego szlaku
	E 90-01	Szlak przybrzeżny na Morzu Adriatyckim do Triestu
	E 90-02	Szlak przybrzeżny na Morzu Czarnym
	E 90-03	Rzeka Dniestr od Białogrodu nad Dniestrem do Benderów
	E 90-05	Szlak przybrzeżny na Morzu Kaspijskim
E 91		[Kanał Mediolan-Pad], rzeka Pad od Cremony do Volta Grimana, Kanał Pad-Brondolo oraz Wenecka Lateralna Droga Wodna do Monfalcone-Triest
	91-02	Pad od Conca di Cremona do Casaie Monferrato
	91-04	Droga wodna Ferrara od Ferrary do Porto Garibaldi
	91-06	Po Grande od Volta Grimana do ujścia
	91-01	Mantua-Volta Grimana przez kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco
	91-08	Po di Levante od Kanału Pad-

			Brondolo do Morza Adriatyckiego
		91-03	[Kanał Padwa-Wenecja]

* W nawiasach kwadratowych [...] umieszczono odcinki dróg wodnych o oznaczeniu E, które w chwili obecnej nie istnieją, ale są uwzględnione w stosownych programach rozwoju infrastruktury.

Aneks II

PORTY ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM

Klasyfikacja portów żeglugi śródlądowej
o znaczeniu międzynarodowym

Wszystkim portom żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym (porty o oznaczeniu E) nadaje się numery, które obejmują numer drogi wodnej, do której przynależy dany port, łącznik oraz dwie cyfry oznaczające port na danej drodze wodnej (numeracja kolejno z zachodu na wschód i z północy na południe) i są poprzedzone literą „P”. Prywatne porty należące do przedsiębiorstw są oznaczone gwiazdką (*).

Wykaz portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym

P 01-01	Dunkierka (Kanał Dunkierka-Valenciennes, 20,5 km)
P 01-02	Charleroi (Sambra, 38,8 km)
P 01-03	Namur (Moza, 46,3 km)
P 01-04	Liège (Moza, 113,7 km)
P 01-05	Maastricht (Moza, 4,5 km)
P 01-06	Stein (Moza, 21,9 km)
P 01-07	Born (Moza, 29,7 km)
P 01-08	Maasbracht (Moza, 41,8 km)
P 01-09	Roermond (Moza, 74,3 km)
P 01-10	Oss (Moza, 159,1 km)
P 01-11	Dordrecht (Merwede, 974,4 km)
P 01-12	Zwijndrecht (Stara Moza, 980,6 km)
P 01-13	Vlaardingen (Nieuwe Waterweg, 1010,5 km)
P 01-14	Maassluis (Nieuwe Waterweg, 1018,7 km)
P 01-01-01	Overpelt (Kanał Bochołt-Herentals, 14,8 km)
P 01-03-01	's-Hertogenbosch (Zuid-Willemsvaart, 4,0 km)
P 02-01	Zeebrugge (Morze Północne)
P 02-02	Aalter (Kanał Ostenda-Brugia-Gandawa, 22,5 km)
P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
P 02-02-01	Ostenda (Morze Północne)
P 02-04-01	Roeselare (Kanał Leie-Roeselare, 0,5 km)

P 02-04-02	Izegem (Kanał Leie-Roeselare, 6,4 km)
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep)
P 03-02	Terneuzen (Kanał Terneuzen-Gandawa, 32,5 km)
P 03-03	Zelzate (Kanał Terneuzen-Gandawa, 19,6 km)
P 03-04	Gandawa (Kanał Terneuzen-Gandawa, 4,6 km)
P 04-01	Vlissingen (Skalda Zachodnia)
P 04-02	Beveren (Beneden Zeeschelde, 22,9 km)
P 04-03	Ruisbroek (Kanał Charleroi-Bruksela, 58,8 km)
P 04-04	Grimbergen (Kanał Bruksela-Rupel, 12,2 km)
P 04-05	Bruksela (Kanał Bruksela-Rupel, 62,0 km)
P 05-01	Avelgem (Bovenschelde, 35,7 km)
P 05-02	Melle (Boven-Zeeschelde, 9,9 km)
P 05-03	Meerhout (Kanał Alberta, 80,7 km)
P 05-04	Ham (Kanał Alberta, 73,7 km)
P 05-05	Hasselt (Kanał Alberta, 51,5 km)
P 05-06	Genk (Kanał Alberta, 42,9 km)
P 05-04-01	Aalst (Dender, 53,7 km)
P 06-01	Antwerpia (Skalda, 102,9 km)
P 06-02	Bergen op Zoom (Kanał Skalda-Ren, 1031,8 km)
P 10-01	Rotterdam (Nowa Moza, 1002,5 km)
P 10-02	Albasserdam (Noord, 981.1 km)
P 10-03	Tiel (Waal, 914,6 km)
P 10-04	Emmerich (Ren, 852,0 km)
P 10-05	Wesel (Ren, 814,0 km)
P 10-06	Rheinberg-Ossenberg* (Ren, 806,0 km)
P 10-07	Orsoy (Ren, 794,0 km)
P 10-08	Walsum-Nordhafen* (Ren, 793,0 km)
P 10-09	Walsum-Sud* (Ren, 791,0 km)
P 10-10	Schwelgern* (Ren, 790,0 km)
P 10-11	Homberg, Sachtleben* (Ren, 774,0 km)
P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Ren, 774,0 km)
P 10-13	Krefeld (Ren, 762,0 km)
P 10-14	Düsseldorf (Ren, 743,0 km)
P 10-15	Neuss (Ren, 740,0 km)

- P 10-16 Stürzelberg* (Ren, 726,0 km)
- P 10-17 Leverkusen* (Ren, 699,0 km)
- P 10-18 Kolonia (Ren, 688,0 km)
- P 10-19 Wesseling-Godorf* (Ren, 672,0 km)
- P 10-20 Bonn (Ren, 658,0 km)
- P 10-21 Andernach (Ren, 612,0 km)
- P 10-22 Neuwied (Ren, 606,0 km)
- P 10-23 Bendorf (Ren, 599,0 km)
- P 10-24 Koblenz (Ren, 596,0 km)
- P 10-25 Bingen (Ren, 527,0 km)
- P 10-26 Wiesbaden (Ren, 500,0 km)
- P 10-27 Gernsheim (Ren, 462,0 km)
- P 10-28 Worms (Ren, 444,0 km)
- P 10-29 Mannheim (Ren, 424,0 km)
- P 10-30 Ludwigshafen (Ren, 420,0 km)
- P 10-31 Speyer (Ren, 400,0 km)
- P 10-32 Germersheim (Ren, 385,0 km)
- P 10-33 Wörth (Ren, 366,0 km)
- P 10-34 Karlsruhe (Ren, 360,0 km)
- P 10-35 Kehl (Ren, 297,0 km)
- P 10-36 Strasburg (Ren, 296,0 km)
- P 10-37 Breisach (Ren, 226,0 km)
- P 10-38 Colmar-Neuf Brisach (Ren, 225,8 km)
- P 10-39 Miluza-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
- P 10-40 Fort Louis Stattmatten (Grand Canal d'Alsace,
322,0 km)
- P 10-41 Ile Napoléon (Kanał Rodan-Ren, 37,6 km)
- P 10-42 Miluza (Kanał Rodan-Ren, 31,0 km)
- P 10-43 Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône)
(Saona, odpowiednio 230,0 km, 296,0 km i 335,0 km)
- P 10-44 Lyon (Saona, 375,0 km)
- P 10-45 Marsylia-Fos (Kanał Marsylia-Rodan, 0,0 km)
- P 10-01-01 Ren-Lippe-Hafen* (Kanał Wesel-Datteln, 1,0 km)
- P 10-01-02 Mari Hüls-AG* (Kanał Wesel-Datteln, 38,0 km)

P 10-01-03	Auguste Victoria* (Kanał Wesel-Datteln, 39,0 km)
P 10-01-04	Lünen (Kanał Datteln-Hamm, 11,0 km)
P 10-01-05	Berkamen* (Kanał Datteln-Hamm, 22,0 km)
P 10-01-06	Hamm (Kanał Datteln-Hamm, 34,0 km)
P 10-01-07	Schmehausen* (Kanał Datteln-Hamm, 47,0 km)
P 10-03-01	Essen (Kanał Ren-Herne, 16,0 km)
P 10-03-02	Coelln-Neuessen* (Kanał Ren-Herne, 17,0 km)
P 10-03-03	Ruhr-Oel* (Kanał Ren-Herne, 22,0 km)
P 10-03-04	Gelsenkirchen (Kanał Ren-Herne, 24,0 km)
P 10-03-05	Wanne-Eickel (Kanał Ren-Herne, 32,0 km)
P 10-05-01	Mülheim (Ruhra, 8,0 km)
P 10-07-01	Heilbronn (Neckar, 110,0 km)
P 10-07-02	Stuttgart (Neckar, 186,0 km)
P 10-07-03	Plochingen (Neckar, 200,0 km)
P 10-09-01	Huningue (Ren, 168,4 km)
P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Ren, 159,38-169,95 km)
P 10-04-01	Sète (Kanał Rodan-Sète, 96,0 km)
P 10-06-01	Fos (Zatoka Fos, odcinek morski)
P 11-01	IJmond (Kanał Morza Północnego, 4,7 km)
P 11-02	Zaanstad (Zaan, 1,4 km)
P 11-03	Amsterdam (Kanał Morza Północnego, 20,6 km)
P 11-04	Utrecht (Kanał Amsterdam-Ren, 35,0 km)
P 11-01-01	Zaandam (Zaan, 2,0 km)
P 12-01	Nijmegen (Waal, 884,6 km)
P 12-02	Arnhem (Dolny Ren, 885,8 km)
P 12-03	Zwolle (IJssel, 980,7 km)
P 12-02-01	Meppel (Meppelerdiep, 10,5 km)
P 13-01	Emsland* (Kanał Dortmund-Ems, 151,0 km)
P 13-02	Münster (Kanał Dortmund-Ems, 68,0 km)
P 13-03	Dortmund (Kanał Dortmund-Ems, 1,0 km)
P 14-01	Bremerhaven (Wezera, 66,0-68,0 km)
P 14-02	Nordenham (Wezera, 54,0-64,0 km)
P 14-03	Brake (Wezera, 41,0 km)
P 14-04	Brema (Wezera, 4,0-8,0 km)

P 15-01	Lelystad (IJsselmeer)
P 15-02	Lemmer (Kanał Księżniczki Małgorzaty, 90,5 km)
P 15-03	Groningen (Starkenborghkanaal, 7,0 km)
P 15-04	Emden (Ems, 41,0 km)
P 15-05	Leer (Ems, 14,0 km)
P 15-06	Oldenburg* (Hunte, 0,0-5,0 km)
P 15-01-01	Leenwarden (Haringsmakanaal, 23,7 km)
P 20-01	Cuxhaven (Łaba, 724,0 km) <u>1/</u>
P 20-02	Brunsbüttel (Elbehafen, 693,0 km) <u>1/</u>
P 20-03	Bützfleet* (Łaba, 668,0 km) <u>1/</u>
P 20-04	Hamburg (Łaba, 618,0-639,0 km) <u>1/</u>
P 20-05	Lauenburg (Łaba, 568,0 km) <u>1/</u>
P 20-06	Tangermünde (Łaba, 388,0 km) <u>1/</u>
P 20-07	Kieswerk Rogätz* (Łaba, 354,0 km) <u>1/</u>
P 20-08	Magdeburger Häfen (Łaba, 330,0 oraz 333,0 km) <u>1/</u>
P 20-09	Schönebeck (Łaba, 315,0 km) <u>1/</u>
P 20-10	Aken (Łaba, 277,0 km) <u>1/</u>
P 20-11	Torgau (Łaba, 154,0 km) <u>1/</u>
P 20-12	Kieswerk Mühlberg* (Łaba, 125,0 km)
P 20-13	Riesa (Łaba, 109,0 km) <u>1/</u>
P 20-14	Drezno (Łaba, 57 i 61 km) <u>1/</u>
P 20-15	Děčín (Łaba, 98,2 oraz 94,2 km) <u>1/</u>
P 20-16	Uście nad Łabą (Łaba, 75,3 oraz 72,5 km) <u>1/</u>
P 20-17	Mielnik (Łaba, 3,0 km) <u>1/</u>
P 20-04-01	Halle-Trotha (Soława, 86,0 km)
P 20-06-01	Praga (Wełtawa, 46,5 oraz 55,5 km)

1/ Odległości do portów na Łabie są mierzone: w Niemczech - od granicy państwowej czesko-niemieckiej; w Republice Czeskiej - od ujścia Wełtawy do Łaby w Mielniku.

P 21-01	Lubeka (Trave, 2,0-8,0 km)
P 30-01	Świnoujście (Morze Bałtyckie - ujście Odry)
P 30-02	Szczecin (Odra, 741,0 km)
P 30-03	Kostrzyn (Odra, 617,0 km)
P 30-04	Wrocław (Odra, 255,0 km)
P 30-05	Koźle (Odra, 96,0 km)
P 30-01-01	Gliwice (Kanał Gliwicki, 41,0 km)
P 40-01	Gdańsk (Morze Bałtyckie - ujście Wisły)
P 40-02	Bydgoszcz (Wisła, 772,3 km i Brda, 2,0 km)
P 40-03	Warszawa (Wisła, 520,0 km i Kanał Żerański, 2,0 km)
P 40-04	Czernihów (Dniepr, 1070,0 km)
P 40-05	Kijów (Dniepr, 856,0 km)
P 40-06	Czerkasy (Dniepr, 653,0 km)
P 40-07	Krzemieńczuk (Dniepr, 541,0 km)
P 40-08	Dnieprodzierżyńsk (Dniepr, 429,0 km)
P 40-09	Dniepropietrowsk (Dniepr, 393,0 km)
P 40-10	Zaporoże (Dniepr, 308,0 km)
P 40-11	Nowa Kachowka (Dniepr, 96,0 km)
P 40-12	Chersoń (Dniepr, 28,0 km)
P 40-02-01	Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 95,0 km)
P 41-01	Kłajpeda port rzeczny (Zalew Kuroński)
P 41-02	Neringa (Zalew Kuroński)
P 41-03	Jurbork (Niemen, 126,0 km)
P 41-04	Kowno (Niemen, 219,0 km)
P 50-01	Sankt Petersburg port morski (Newa, 1397,0 km) <u>2/</u>
P 50-02	Sankt Petersburg port rzeczny (Newa, 1385,0 km) <u>2/</u>
P 50-03	Podporożje (Kanał Wołżańsko-Bałtycki, 1045,0 km) <u>2/</u>
P 50-04	Czerepowiec (Kanał Wołżańsko-Bałtycki, 540,0 km) <u>2/</u>

2/ Odległość od Moskwy Portu Południowego.

- P 50-05 Jarosław (Wołga, 520,0 km) 2/
- P 50-06 Niżny Nowogród (Wołga, 907,0 km) 2/
- P 50-07 Kazań (Wołga, 1313,0 km) 2/
- P 50-08 Uljanowsk (Wołga, 1541,0 km) 2/
- P 50-09 Samara (Wołga, 1746,0 km) 2/
- P 50-10 Saratów (Wołga, 2175,0 km) 2/
- P 50-11 Wołgograd (Wołga, 2560,0 km) 2/
- P 50-12 Astrachań (Wołga, 3051,0 km) 2/
- P 50-02-01 Moskwa Port Północny (Kanał imienia Moskwy, 42,0 km) 2/
- P 50-02-02 Moskwa Port Zachodni (Kanał imienia Moskwy, 32,0 km) 2/
- P 50-02-03 Moskwa Port Południowy (Kanał imienia Moskwy, 0,0 km) 2/
- P 50-01-01 Perm (Kama, 2269,0 km) 2/
- P 60-01 Scheveningen (Morze Północne)
- P 60-02 Den Helder (Morze Północne)
- P 60-03 Brunsbüttel (Kanał Kiloński, 2,0-5,0 km)
- P 60-04 Rendsburg (Kanał Kiloński, 62,0 km)
- P 60-05 Kilonia (Kanał Kiloński, 96,0 km)
- P 60-06 Flensburg
- P 60-07 Wismar
- P 60-08 Rostock
- P 60-09 Stralsund
- P 60-10 Greifswald
- P 60-11 Sventoji (Morze Bałtyckie)
- P 60-12 Wyborg (Zatoka Wyborska)
- P 60-13 Pietrozawodsk (Jezioro Onega, 1009,0 km) 2/
- P 60-14 Archangielsk port morski (ujście Dwiny Północnej)
- P 60-15 Archangielsk port rzeczny (ujście Dwiny Północnej)

- P 60-02-01 Sewilla (Gwadalkiwir, 80,0 km)
- P 60-04-01 Duero (Douro, 5,0 km)
- P 60-04-02 Sardoura (Douro, 49,0 km)
- P 60-04-03 Régua-Lamego (Douro, 101,0 km)
- P 60-06-01 Bordeaux (Żyronda i Garonna, 359,0 km)
- P 60-08-01 Nantes (Loara, 645,0 km)
- P 60-10-01 Harlingen (Morze Wattowe)
- P 60-12-01 Delfzijl (Morze Wattowe)
- P 60-11-01 Mustola (39.0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-02 Kaukas* (52,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-03 Rapasaari* (52,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-04 Joutseno* (67,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-05 Vuoksi* (85,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-06 Varkaus (Port Taipale, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-07 Varkaus (Port Kosulanniemi*, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-08 Varkaus (Port Akonniemi, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-02-01 Sewilla (Gwadalkiwir, 80,0 km)
- P 60-04-01 Duero (Douro, 5,0 km)
- P 60-04-02 Sardoura (Douro, 49,0 km)
- P 60-04-03 Régua-Lamego (Douro, 101,0 km)
- P 60-06-01 Bordeaux (Żyronda i Garonna, 359,0 km)
- P 60-08-01 Nantes (Loara, 645,0 km)
- P 60-10-01 Harlingen (Morze Wattowe)
- P 60-12-01 Delfzijl (Morze Wattowe)
- P 60-11-01 Mustola (39.0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-02 Kaukas* (52,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-03 Rapasaari* (52,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-04 Joutseno* (67,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-05 Vuoksi* (85,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-06 Varkaus (Port Taipale, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-07 Varkaus (Port Kosulanniemi*, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)

- P 60-11-08 Varkaus (Port Akonniemi, 270,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-09 Kuopio (352,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- P 60-11-02- Puhos* (311,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- 01
- P 60-11-02- Joensuu (346,0 km od ujścia Kanału Saimiańskiego)
- 02
- P 61-01 Anklam (Piana, 95,0 km)
- P 70-01 Wageningen (Dolny Ren, 903,2 km)
- P 70-02 Enschede (Twentekanaal, 49,8 km)
- P 70-03 Ibbenbüren (Kanał Śródlądowy, 5,0 km)
- P 70-04 Minden (Kanał Śródlądowy, 100,0-104,0 km)
- P 70-05 Hanower (Kanał Śródlądowy, 155,0-159,0 km)
- P 70-06 Mehrum* (Kanał Śródlądowy, 194,0 km)
- P 70-07 Brunszwik (Kanał Śródlądowy, 220,0 km)
- P 70-08 Brunszwik/Thune* (Kanał Śródlądowy, 223,0 km)
- P 70-09 Haldensleben (Kanał Śródlądowy, 301,0 km)
- P 70-10 Niegripp* (Kanał Łaba-Hawela, 330,0 km)
- P 70-13 Deponie Deetz* (Untere Havel-Wasserstrasse, 40,0 km)
- P 70-14 Spandau Port Południowy (Untere Havel-Wasserstrasse, 2,0 km)
- P 70-15 Elbląg (Zalew Wiślany)
- P 70-16 Kaliningrad port morski (Pregoła, 8,0 km)
- P 70-17 Kaliningrad port rzeczny (Pregoła, 9,0 km)
- P 70-01-01 Gouda (Hollandse IJssel, 1,4 km)
- P 70-03-01 Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
- P 70-03-02 Almelo (Zijkanaal, 17,6 km)
- P 70-02-01 Osnabrück (Stichkanal, 13,0 km)
- P 70-04-01 Hanower-Linden (Stichkanal, 11,0 km)
- P 70-06-01 Hildesheim (Stichkanal, 15,0 km)
- P 70-08-01 Salzgitter (Stichkanal, 15,0 km)
- P 70-10-01 Kompleks przeładunku towarów* (odgałęzienie Sprewy na 0,0 km)

- P 70-11 Brandenburg* (Untere Havel-Wasserstrasse, 60,0 km)
- P 70-12 Brandenburg (Untere Havel-Wasserstrasse, 57,0 km)
- P 70-10-02 Nonnendamm (Sprewa, 2,0 km)
- P 70-10-03 Elektrownia Reuter* (Sprewa, 3,0 km)
- P 70-10-04 Elektrownia Charlottenburg* (Sprewa, 8,0 km)
- P 70-10-05 Berlin Westhafen (Westhafenkanal, 3,0 km)
- P 70-10-06 Berlin Osthafen (Sprewa, 21,0 km)
- P 70-10-07 Ciepłownia Klingenberg (Sprewa, 25,0 km)
- P 70-12-01 Elektrownia Moabit* (Kanał Berlin-Spandau, 9,0 km)
- P 71-01 Punkt przeładunkowy towarów Teltowkanal*
(Teltowkanal, 31,0-34,0 km)
- P 71-02 Punkt przeładunkowy towarów Oberschöneweide (Kanał
Odra-Sprewa, 28,0-29,0 km)
- P 71-03 Eisenhüttenstadt EKO* (Kanał Odra-Sprewa, 122,0 km)
- P 71-04 Eisenhüttenstadt (Kanał Odra-Sprewa, 124,0 km)
- P 71-02-01 Poczdam (Potsdamer Havel, 3,0 km)
- P 71-06-01 Niederlehme* (Droga Wodna Dahme, 8,0 km)
- P 71-06-02 Königs Wusterhausen (Droga Wodna Dahme, 8,0 km)
- P 80-01 Hawr(Kanał Hawr-Tancarville, 20,0 km)
- P 80-02 Rouen (Sekwana, 242,0 km)
- P 80-03 Conflans (Sekwana, 239,0 km)
- P 80-04 Frouard (Mozela, 346,5 km)
- P 80-05 Metz (Mozela, 297,0-294,0 km)
- P 80-06 Mondelange-Richemont (Mozela, 279,5-277,9 km)
- P 80-07 Thionville-Illange (Mozela, 271,9-270,1 km)
- P 80-08 Merttert (Mozela, 208,0 km)
- P 80-09 Trewir (Mozela, 184,0 km)
- P 80-10 Bingen (Ren, 527,0 km)
- P 80-11 Wiesbaden (Ren, 500,0 km)
- P 80-12 Moguncja (Ren, 500,0 km)
- P 80-13 Flörsheim* (Men, 9,0 km)
- P 80-14 Raunheim* (Men, 14,0 km)

- P 80-15 Hattersheim* (Men, 17,0 km)
P 80-16 Kelsterbach* (Men, 19,0 km)
P 80-17 Frankfurt* (Men, 22,0-29,0 km)
P 80-18 Frankfurt (Men, 31,0-37,0 km)
P 80-19 Offenbach (Men, 40,0 km)
P 80-20 Hanau (Men, 56,0-60,0 km)
P 80-21 Grosskrotzenburg* (Men, 62,0 km)
P 80-22 Stockstadt (Men, 82,0 km)
P 80-23 Aschaffenburg (Men, 83,0 km)
P 80-24 Triefenstein* (Men, 173,0 km)
P 80-25 Karlstadt* (Men, 227,0 km)
P 80-26 Würzburg (Men, 246,0-251,0 km)
P 80-27 Schweinfurt (Men, 330,0 km)
P 80-28 Bamberg (Kanał Men-Dunaj, 3,0 km)
P 80-29 Erlangen (Kanał Men-Dunaj, 46,0 km)
P 80-30 Norymberga (Kanał Men-Dunaj, 72,0 km)
P 80-31 Regensburg (Dunaj, 2370,0-2378,0 km)
P 80-32 Deggendorf* (Dunaj, 2281,0-2284,0 km)
P 80-33 Linz (Dunaj, 2128,2-2130,6 km)
P 80-34 Linz-Vöest* (Dunaj, 2127,2 km)
P 80-35 Enns-Ennsdorf (Dunaj, 2111,8 km)
P 80-36 Krems (Dunaj, 2001,5 km)
P 80-37 Wiedeń (Dunaj, 1916,8-1920,2 km)
P 80-38 Bratysława (Dunaj, 1867,0 km)
P 80-39 Győr-Gönyu (Dunaj, 1807,0 km)
P 80-40 Komarno (Dunaj, 1767,1 km)
P 80-41 Šturovo (Dunaj, 1722,0 km)
P 80-42 Budapeszt (Dunaj, 1640,0 km)
P 80-43 Szàzhalombatta (Dunaj, 1618,7 km)
P 80-44 Dunaujvaros (Dunaj, 1579,0 km)
P 80-45 Dunaföldvár (Dunaj, 1563,0 km)
P 80-46 Baja (Dunaj, 1480,0 km)

- P 80-47 Vukovar (Dunaj, 1333,1 km)
P 80-48 Belgrad (Dunaj, 1170,0 km)
P 80-49 Smederevo (Dunaj, 1116,3 km)
P 80-50 Orszowa (Dunaj, 954,0 km)
P 80-51 Turnu Severin (Dunaj, 931,0 km)
P 80-52 Prahovo (Dunaj, 861,0 km)
P 80-53 Łom (Dunaj, 743,0 km)
P 80-54 Turnu Magurele (Dunaj, 597,0 km)
P 80-55 Swisztow (Dunaj, 554,0 km)
P 80-56 Ruse (Dunaj, 495,0 km)
P 80-57 Giurgiu (Dunaj, 493,0 km)
P 80-58 Oltenita (Dunaj, 430,0 km)
P 80-59 Calarasi (Dunaj, 370,5 km)
P 80-60 Braiła (Dunaj, 172,0-168,5 km)
P 80-61 Gałac (Dunaj, 157,0-145,4 km)
P 80-62 Giurgiulesti (Dunaj, 133,0 km) 3/
P 80-63 Reni (Dunaj, 128,0 km)
P 80-04-01 Port Autonome de Paris:
Gennevilliers (Sekwana, 194,7 km);
Bonneuil-Vigneux (Sekwana, 169,7 km);
Evry (Sekwana, 137,8 km);
Melun (Sekwana, 110,0 km);
Limay-Porcheville (Sekwana, 109,0 km);
Montereau (Sekwana, 67,4 km);
Nanterre (Sekwana, 39,4 km);
Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km);
St. Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km);
Lagny (Marna, 149,8 km).

- P 80-06-01 Dillingen (Saara, 59,0 km)
- P 80-08-01 Osijek (Drawa, 14,0 km)
- P 80-01-01 Segedyn (Cisa, 170,0 km)
- P 80-14-01 Cernavoda (Kanał Dunaj-Morze Czarne, 0,0 km)
- P 80-14-02 Medgidia (Kanał Dunaj-Morze Czarne, 27,5 km)
- P 80-14-03 Konstanca (Kanał Dunaj-Morze Czarne, 64,0 km)
- P 80-09-01 Izmail (Dunaj-Kilia /ramię Dunaju/, 93,0 km)
- P 80-09-02 Kilia (Dunaj-Kilia /ramię Dunaju/, 47,0 km)
- P 80-09-03 Oust-Dunajsk (Dunaj-Kilia /ramię Dunaju/, 1,0 km)
- P 90-01 Taganrog (Zatoka Taganroska)
- P 90-02 Jejsk (Zatoka Taganroska)
- P 90-03 Azow (Don, 3168,0 km) 2/
- P 90-04 Rostów (Don, 3134,0 km) 2/
- P 90-05 Oust-Donieck (Don, 2997,0 km) 2/
- P 90-03-01 Białogród nad Dniestrem (ujście rzeki Dniestr)
- P 90-03-02 Bendery (Dniestr, 228,0 km)
- P 91-01 Milano Terminale (Kanał Mediolan-Pad, 0,0 km) 4/
- P 91-02 Lodi (Kanał Mediolan-Pad, 20,0 km od Milano Terminale) 4/
- P 91-03 Pizzighettone (Kanał Mediolan-Pad, 40,0 km od Milano Terminale)
- P 91-04 Cremona (Pad, 55,0 km od Milano Terminale)
- P 91-05 Emilia Centrale (Pad, 145,0 km od Milano Terminale) 4/
- P 91-06 Ferrara (Pad, 200,0 km od Milano Terminale)
- P 91-07 Adria (Wenecka Lateralna Droga Wodna, 265,0 km od Milano Terminale)

4/ W budowie lub planowane.

- P 91-08 Chioggia (Wenecka Lateralna Droga Wodna, 285,0 km od Milano Terminale)
- P 91-10 Nogaro (Wenecka Lateralna Droga Wodna, 355,0 km od Milano Terminale)
- P 91-11 Monfalcone (Wenecka Lateralna Droga Wodna, 410,0 km od Milano Terminale)
- P 91-12 Triest (Morze Adriatyckie)
- P 91-02-01 Piacenza (Pad, 35,0 km od Conca di Cremona)
- P 91-02-02 Pawia (Ticino, 98,0 km od Conca di Cremona)
- P 91-02-03 Casale Monferrato (Pad, 183,0 km od Conca di Cremona)
- P 91-04-01 Garibaldi (Droga Wodna Ferrara, 80,0 km od Ferrary)
- P 91-06-01 Porto Tolle (Po Grande /Pad/, 260,0 km od Milano Terminale)
- P 91-01-01 Mantua (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 0,0 km)
- P 91-01-02 Ostiglia (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 30,0 km) 4/
- P 91-01-03 Legnago (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 65,0 km) 4/
- P 91-01-04 Rovigo (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 140,0 km) 4/
- P 91-01-05 Conca di Volta Grimana (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 170,0 km)
-

Aneks III

CHARAKTERYSTYKI TECHNICZNE I OPERACYJNE ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG
WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM

(a) Charakterystyka techniczna dróg wodnych o oznaczeniu E

Główne charakterystyki techniczne dróg wodnych o oznaczeniu E są zasadniczo zgodne z klasyfikacją europejskich śródlądowych dróg wodnych przedstawioną w tabeli 1.

Do oceny innych dróg wodnych o oznaczeniu E stosuje się charakterystyki klas IV-VII, biorąc pod uwagę następujące zasady:

- (i) Klasa drogi wodnej określana jest na podstawie wymiarów poziomych statków motorowych, barek i zestawów pchanych, w szczególności na podstawie głównych wymiarów standardowych tj. szerokości całkowitej;
- (ii) Tylko drogi wodne spełniające przynajmniej podstawowe wymogi klasy IV (minimalne wymiary jednostek 85 m x 9,5 m) mogą zostać uznane za drogi wodne o oznaczeniu E. Ograniczenia dotyczące zanurzenia (mniej niż 2,50 m) oraz minimalnej wysokości pod mostami (mniej niż 5,25 m) mogą zostać dopuszczone jako wyjątek i tylko w przypadku istniejących dróg wodnych;
- (iii) Podczas modernizacji dróg wodnych klasy IV (a także mniejszych regionalnych dróg wodnych) zaleca się, aby zostały spełnione parametry co najmniej klasy Va;
- (iv) Nowe drogi wodne o oznaczeniu E powinny natomiast spełniać co najmniej wymagania klasy Vb; w tym zakresie należy zapewnić minimalne zanurzenie wynoszące 2,80 m;
- (v) Podczas modernizacji istniejących dróg wodnych i/lub budowy nowych należy zawsze uwzględniać możliwość żeglugi jednostek pływających i zestawów o większych wymiarach;

- (vi) W celu zapewnienia bardziej efektywnego transportu kontenerowego należy zastosować najwyższą możliwą wartość prześwitu pod mostem, zgodnie z przypisem 4 do tabeli 1; 5/
- (vii) Śródlądowe drogi wodne przeznaczone do transportu znacznego wolumenu kontenerów, a także ruchu statków w systemie ro-ro powinny spełniać co najmniej wymogi dla klasy Vb. Dodatkowo można zaplanować wzrost o 7 do 10% szerokości statków wynoszącej 11,4 m dla żeglugi jednostek po śródlądowych drogach wodnych klasy Va i klas wyższych w celu uwzględnienia zmian wymiarów kontenerów w przyszłości oraz ułatwienia transportu przyczep;
- (viii) Na drogach wodnych o zmiennych poziomach głębokości wartość zalecanego zanurzenia powinna odpowiadać średniej wartości zanurzenia, jaką osiągnięto lub przekroczono przez 240 dni w roku (lub przez 60% okresu żeglugi). O ile jest to możliwe i uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia, wartość zalecanej wysokości pod mostami (5,25, 7,00 lub 9,10 m) powinna zostać zagwarantowana w okresie najwyższego poziomu wód śródlądowych;
- (ix) Należy zapewnić jednolitą klasę, zanurzenie i wysokość pod mostami dla całej drogi wodnej lub przynajmniej dla jej znaczących odcinków;

5/ Jeżeli zaś odsetek pustych kontenerów przekroczy 50%, należy rozważyć ustanowienie wartości minimalnej wysokości pod mostami na poziomie wyższym niż wartość wskazana w przypisie 4.

- (x) O ile to możliwe, parametry przylegających śródlądowych dróg wodnych powinny być identyczne lub podobne;
- (xi) We wszystkich częściach sieci, które są bezpośrednio połączone ze szlakami przybrzeżnymi, należy zapewnić największe zanurzenie (4,50 m) oraz minimalny prześwit pod mostami (9,10 m);
- (xii) Na drogach wodnych, które łączą istotne porty morskie z rejonami położonymi w głębi kraju i są przystosowane do sprawnego ruchu kontenerowego i rzeczno-morskiego, należy zapewnić 7,00 m minimalnego prześwitu pod mostami.
- (xiii) Szlaki przybrzeżne wymienione w Aneksie I powyżej mają na celu zapewnienie integralności sieci dróg wodnych o oznaczeniu E w całej Europie i mają być wykorzystywane, w rozumieniu niniejszego Porozumienia, przez jednostki rzeczno-morskie, których wymiary powinny - o ile jest to możliwe i uzasadnione z ekonomicznego punktu widzenia - spełniać wymogi dla jednostek motorowych przystosowanych do żeglugi na śródlądowych drogach wodnych klas Va i VIb.



Uznaje się, że droga wodna dla transportu kontenerowego musi spełniać następujące wymogi minimalne:

jednostki żeglugi śródlądowej o szerokości 11,4 m oraz długości około 110 m muszą mieć możliwość żeglugi z co najmniej trzema warstwami kontenerów. W przeciwnym razie zestaw pchany może żeglować z dwoma warstwami kontenerów, jeżeli zapewniona zostanie dopuszczalna długość zestawu pchanego wynosząca 185 m.

Tabela 1

KLASYFIKACJA EUROPEJSKICH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM */

Rodzaj śródlądowe j drogi wodnej	Klasy żeglowne j drogi wodnej	Statki motorowe i barki					Zestawy pchane					Minimaln a wysokość pod mostami 2/	Symbol graficzny na mapie	
		Rodzaj jednostki: charakterystyki ogólne					Rodzaj zestawu: charakterystyki ogólne							
		Oznaczeni e	Długość maksymaln a	Szerokość maksymaln a	Zanurzeni e 6/ ć	Ładownoś ć		Długoś ć	Szerokoś ć	Zanurzeni e 6/ ć	Tonaż			
	L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)	H (m)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM	IV	Johann Welker	80-85	9,5	2,50	1000-1500		85	9,5 5/	2,50-2,80	1250- 1450	5,25 lub 7,00 4/		
	Va	Duże jednostki reńskie	95-110	11,4	2,50-2,80	1500-3000		95-110 1/	11,4	2,50-4,50	1600- 3000	5,25 lub 7,00 lub 9,10		
	Vb							172- 185 1/	11,4	2,50-4,50	3200- 6000	4/		
	Vla							95-110 1/	22,8	2,50-4,50	3200- 6000	7,00 lub 9,10 4/		
	Vlb	3/		140	15,0	3,90			185- 195 1/	22,8	2,50-4,50	6400- 12000	7,00 lub 9,10 4/	
	Vlc								270- 280 1/	22,8 33,0-34,2 1/	2,50-4,50 2,50-4,50	9600- 18000 9600-	9,10 4/	

								195- 200 <u>1/</u>			18000		
	VII						 <i>1/</i>	275- 285	33,0-34,2 <u>1/</u>	2,50-4,50	14500 - 27000	9,10 <u>4/</u>	

*/ Klasy I - III nie zostały wymienione w niniejszej tabeli ze względu na ich regionalne znaczenie.

Przypisy do tabeli 1

1/ Pierwsza wartość uwzględnia sytuację bieżącą, natomiast druga odnosi się zarówno do sytuacji w przyszłości, jak i - w pewnych przypadkach - do sytuacji bieżącej.

2/ Uwzględnia bezpieczną odległość wynoszącą około 0,30 m pomiędzy najwyższym punktem konstrukcji jednostki lub jej ładunku a mostem.

3/ Uwzględnia oczekiwania dotyczące rozwoju żeglugi ro-ro, żeglugi kontenerowej oraz żeglugi rzeczno-morskiej.

4/ Sprawdzono dla transportu kontenerowego:

5,25 m dla jednostek przewożących 2 warstwy kontenerów;
7,00 m dla jednostek przewożących 3 warstwy kontenerów;
9,10 m dla jednostek przewożących 4 warstwy kontenerów.

50% kontenerów może być pustych lub należy zastosować balast.

5/ Niektóre istniejące drogi wodne można uznać za należące do klasy IV ze względu na maksymalną dopuszczalną długość jednostek i zestawów, chociaż maksymalna szerokość wynosi 11,4 m, a maksymalne zanurzenie 4,00 m.

6/ Wartość zanurzenie danej śródlądowej drogi wodnej należy określić w zależności od warunków lokalnych.

7/ Zestawy składające się z większej liczby barek mogą być wykorzystywane także na niektórych odcinkach dróg wodnych klasy VII. W takim przypadku wymiary poziome mogą przekraczać wartości podane w tabeli.

(b) Kryteria operacyjne dla dróg wodnych o oznaczeniu E

Niezawodność ruchu międzynarodowego na drogach wodnych o oznaczeniu E uzależniona jest od spełnienia następujących kluczowych wymogów operacyjnych:

- (i) Swobodny ruch powinien być zapewniony w całym okresie żeglugi, z wyjątkiem przerw, o których mowa poniżej.
- (ii) Okres żeglugi może być krótszy niż 365 dni w roku tylko w rejonach, gdzie występują surowe warunki klimatyczne, zaś zapewnienie drożności przez usunięcie lodu z kanałów w okresie zimowym nie jest możliwe, przez co konieczne jest wprowadzenie zimowej

przerwy w żegludze. W takich przypadkach należy ustalić datę rozpoczęcia i zakończenia okresu żeglugi. Czas trwania przerw w okresie żeglugi spowodowanych przez zjawiska naturalne takie jak lód, powódzie itp. powinien być ograniczony do minimum przez zastosowanie odpowiednich środków technicznych i organizacyjnych.

- (iii) Czas trwania przerw w okresie żeglugi spowodowanych okresową konserwacją śluz i innymi pracami hydraulicznymi należy ograniczyć do minimum. Użytkownicy dróg wodnych, na których planowane są prace konserwacyjne, powinni zostać poinformowani o datach i czasie trwania planowanej przerwy w żegludze. W przypadku nieprzewidzianej awarii śluz lub innych elementów infrastruktury wodnej albo działania innej siły wyższej czas trwania przerwy powinien być ograniczony do minimum przez zastosowanie wszystkich odpowiednich środków zaradczych.
- (iv) Wprowadzanie przerw w okresach niskiego stanu wód jest niedopuszczalne. Na drogach wodnych o zmiennych poziomach głębokości zezwala się natomiast na uzasadnione ograniczenie dopuszczalnego zanurzenia. Należy jednak zapewnić, aby minimalne zanurzenie w każdym momencie wynosiło 1,20 m, a zalecane lub charakterystyczne zanurzenie było osiągnięte lub przekroczone przez 240 dni w roku. W rejonach wymienionych w podpunkcie (ii) powyżej należy zapewnić, aby minimalne zanurzenie wynosiło 1,20 m średnio przez 60% czasu trwania okresu żeglugi.
- (v) Śluzy, mosty ruchome i inne elementy infrastruktury powinny zapewniać możliwość żeglugi non-stop (24 godziny na dobę) w dni robocze, jeżeli jest to ekonomicznie uzasadnione. W szczególnych przypadkach dopuszczalne są wyjątki z przyczyn organizacyjnych lub technicznych.

W rozsądnym wymiarze czasowym możliwość żeglugi powinna być także zapewniona w święta oraz w weekendy.

- (c) Charakterystyka techniczna i operacyjna portów o oznaczeniu E

Uzupełnieniem sieci dróg wodnych o oznaczeniu E będzie system portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym. Każdy port o oznaczeniu E powinien spełniać następujące kryteria techniczne i operacyjne:

- (i) powinien znajdować się przy drodze wodnej o oznaczeniu E;
- (ii) powinien móc przyjąć jednostki lub zestawy pchane używane na danej drodze wodnej o oznaczeniu E, zgodnie z jej klasą;
- (iii) powinien być połączony z głównymi drogami i liniami kolejowymi (optymalnie należącymi do sieci międzynarodowych dróg i linii kolejowych utworzonej na mocy Umowy europejskiej o głównych drogach ruchu międzynarodowego (AGR), Umowie europejskiej o głównych międzynarodowych liniach kolejowych (AGC) oraz Umowie europejskiej o ważnych międzynarodowych liniach transportu kombinowanego i obiektach towarzyszących (AGTC));
- (iv) jego łączna zdolność obsługi ładunków powinna wynosić co najmniej 0,5 miliona ton rocznie;
- (v) powinien zapewniać odpowiednie warunki dla rozbudowy portowej strefy przemysłowej;
- (vi) powinien zapewniać możliwość obsługi standardowych kontenerów (nie dotyczy portów wyspecjalizowanych w obsłudze ładunków masowych);
- (vii) powinien zapewniać dostępność wszystkich obiektów niezbędnych do standardowych czynności związanych z obsługą ruchu międzynarodowego;
- (viii) mając na względzie ochronę środowiska, port o znaczeniu międzynarodowym powinien zapewniać dostępność infrastruktury do utylizacji odpadów wytwarzanych na pokładzie jednostek.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  **NATIONS**
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.579.2000.TREATIES-4 (Notyfikacja Depozytariusza)

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.**

KOREKTA ORYGINALNEGO TEKSTU POROZUMIENIA ORAZ KOPII POŚWIADCZONYCH ZA ZGODNOŚĆ Z ORYGINAŁEM

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.291.2000.TREATIES-3 z dnia 22 maja 2000 r. dotyczącej zgłoszonej korekty oryginału wyżej wymienionego Porozumienia (tekstów oryginalnych w języku angielskim, francuskim i rosyjskim) oraz kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem, informuje:

Do dnia 21 sierpnia 2000 r., w którym to dniu upływa okres informowania o sprzeciwie wobec zgłoszonej korekty, Sekretarzowi Generalnemu nie zgłoszono żadnego sprzeciwu.

W związku z tym Sekretarz Generalny wprowadził wymagane korekty do oryginału Porozumienia (tekstów autentycznych w języku angielskim, francuskim i rosyjskim), a także do kopii poświadczonych za zgodność z oryginałem. Protokół sprostowania załączono poniżej.

21 sierpnia 2000 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe.



**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O
ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
ZAWARTO W GENEWIE, 19 STYCZNIA 1996 R.**

PROTOKÓŁ O SPROSTOWANIU ANEKSU III ustęp (a) (ii) POROZUMIENIA

SEKRETARZ GENERALNY ORGANIZACJI NARODÓW ZJEDNOCZONYCH, działający w charakterze depozytariusza Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), zawartego w Genewie 19 stycznia 1996 r. (Porozumienie),

ZWAŻYWSZY, że angielski, francuski i rosyjski tekst autentyczny Aneksu III, ustęp (a)(ii) Porozumienia zawiera błędy,

ZWAŻYWSZY, że odpowiedni projekt ich poprawienia został przekazany wszystkim zainteresowanym państwom poprzez notyfikację depozytariusza C.N.291.2000.TREATIES-3 z dnia 22 maja 2000 r.,

ZWAŻYWSZY, że do końca okresu 90 dni od daty przekazania nie wpłynął do Sekretarza Generalnego żaden sprzeciw,

SPOWODOWAŁ, że wymagane korekty, które wskazano w aneksie do niniejszego protokołu o sprostowaniu zostały wprowadzone do autentycznego tekstu angielskiego, francuskiego i rosyjskiego Aneksu III, ustęp (a)(ii) Porozumienia, a korekta dotyczy także poświadczonych za zgodność z oryginałem kopii Porozumienia z 23 października 1996 r.

W DOWÓD CZEGO, JA

Hans Corell, Podsekretarz Generalny, Radca Prawny, podpisałem niniejszy protokół o sprostowaniu.

Czynności dokonano w Siedzibie Głównej Organizacji Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku, dnia 22 sierpnia 2000 r.

Hans Corell

Zastąpić ustęp (a)(ii) Aneksu III następującym tekstem:

"(ii) Tylko drogi wodne spełniające przynajmniej podstawowe wymagania klasy IV (minimalne wymiary jednostek pływających 80 m x 9,5 m) mogą zostać uznane za drogi wodne o oznaczeniu E. Ograniczenia dotyczące zanurzenia (mniejsze niż 2,50 m) oraz minimalnej wysokości pod mostami (mniejsza niż 5,25 m) mogą zostać dopuszczone wyłącznie w przypadku istniejących dróg wodnych i powinny być traktowane jako wyjątek;"

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  **NATIONS**
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.245.2007.TREATIES-1 (Notyfikacja Depozytariusza)

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.**

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO POROZUMIENIA AGN¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.161.2006.TREATIES-1 z dnia 28 lutego 2006 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie 12 miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 12 zgłoszone poprawki do Porozumienia uznaje się za przyjęte i wejdą one w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech miesiącach od daty niniejszej notyfikacji tj. 1 czerwca 2007 r.

1 marca 2007 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N. 161.2006.TREATIES-1 z dnia 28 lutego 2006 r. (Projekt poprawek do Porozumienia)

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Uwaga: aneksy do notyfikacji depozytariusza są rozprawdane wyłącznie jako wydruki. Wydruki notyfikacji depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  **NATIONS**
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.161.2006.TREATIES-1 (Notyfikacja Depozytariusza)

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.**

PROJEKT POPRAWEK DO POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na czterdziestej dziewiątej sesji, która odbyła się w Genewie w dniach 18-20 października 2005 r. Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła poprawki do Porozumienia AGN zgodnie z ustępem 3 art. 12 wyżej wymienionego Porozumienia.

Zgodnie z ustępem 3 art. 12 Porozumienia, zgłoszone poprawki do Porozumienia zostały przyjęte jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony (TRANS/SC.3/168, ustęp 21).

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-5 art. 12 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

A1. Niniejsze Porozumienie może zostać zmienione zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule, z wyjątkiem poprawek opisanych w art. 13 i 14.

2. Na wniosek Umawiającej się Strony, tekst każdej poprawki zgłoszonej do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych prześle go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.

4. Każda zgłoszona poprawka, ogłoszona zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron 3 miesiące po upływie dwunastomiesięcznego okresu biegnącego od daty zgłoszenia poprawki, pod warunkiem, że w okresie tych 12 miesięcy żadne oświadczenie sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki nie zostanie zgłoszone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych przez Państwo będące Umawiającą się Stroną.

5. Jeżeli zostanie wniesiony jakikolwiek sprzeciw co do zgłoszonej poprawki, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie miała żadnej mocy.@

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (TRANS/SC.3/168/Add.1) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html>) pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (angielski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alf.pdf> (francuski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alr.pdf> (rosyjski)

28 lutego 2006 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.



**Rada Gospodarcza i
Społeczna**

Dystr.
OGÓLNA

TRANS/SC.3/168/Add. 1
15 lutego 2006 r.

Oryginał: ANGIELSKI,
FRANCUSKI I ROSYJSKI

**EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA
KOMITET TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO
Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego**

**RAPORT GRUPY ROBOCZEJ DS. ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO Z
JEJ CZTERDZIESTEJ DZIEWIĄTEJ SESJI
(18–20 PAŹDZIERNIKA 2005 R.)**

Uzupełnienie 1

Uwaga: Podczas czterdziestej dziewiątej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, obecne i głosujące Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 12–14 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie projekty poprawek do Konwencji AGN oraz Aneksu I, II i III przedstawione poniżej (TRANS/SC.3/168, ust. 21).

Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące tych projektów poprawek zawarto w dokumencie roboczym TRANS/SC.3/2005/6.

Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

* * *

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN) ¹

Projekty poprawek przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego
EKGONZ w dniu 20 października 2005 r.

GLÓWNY TEKST KONWENCJI AGN

1. W preambule do Konwencji AGN po słowach „W PRZEKONANIU, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowego transportu wodnego w Europie” dodać: „w tym transportu jednostkami rzeczno-morskimi po szlakach przybrzeżnych”.

2. Zmienić drugie zdanie w art. 1 w następujący sposób:

W rozumieniu Porozumienia, sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i szlaków przybrzeżnych używanych przez jednostki rzeczno-morskie oraz portów o znaczeniu międzynarodowym znajdujących się przy tych drogach wodnych i szlakach, opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia.

3. Zmienić art. 2 przez określenie istniejącego akapitu jako ustęp 1 i dodanie nowego wpisu o treści:

2. Umawiające się Strony wzywa się do tworzenia krajowych planów działania lub dwustronnych albo wielostronnych porozumień, takich jak traktaty międzynarodowe, wytyczne, protokoły ustaleń, wspólne badania i inne podobne akty, mające na celu wyeliminowanie istniejących zwężeń i uzupełnienie brakujących połączeń w sieci dróg wodnych o oznaczeniu E biegnących przez terytoria zaangażowanych państw.

ANEKS I DO KONWENCJI AGN

4. Zmienić tekst wprowadzający do Aneksu dotyczący klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zastępując słowo magistralne słowem główne.

5. Zmienić strukturę tabeli zawierającej wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym łącząc kolumny 1 i 2 w jedną o nazwie „Główne drogi wodne” i odpowiednio zmieniając numerację pozostałych kolumn.

6. Po drodze wodnej E-11-01 dodać nową drogę wodną E-11-02 o nazwie:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Holandia.

7. Zmienić opis drogi wodnej E 05-04 w następujący sposób:

	E 05-04	Rzeka Dender do Aalst
--	---------	-----------------------

8. Dodać nową drogę wodną E-40-01 powyżej drogi wodnej E-40-02 o nazwie:

	E 40-01	Rzeka Desna od ujścia do Czernihowa
--	---------	-------------------------------------

ANEKS II DO POROZUMIENIA

9. Usunąć informacje dotyczące portu P 40-04.

¹ Tekst Konwencji AGN znajduje się w dokumencie ECE/TRANS/120 i Corr.1 dostępnym pod adresem: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

10. Zmienić port P 40-02-01 w następujący sposób:
P 40-02-01 port rzeczny Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 40,0 km)
11. Dodać nowe porty o oznaczeniu E jak niżej:
- P 04-03bis Willebroek (Kanał Bruksela-Skalda, 61,3 km)
 - P 05-07 Centrum i Zachód (Skalda, 22,0 km)
 - P 40-04 Brześć (Muchawiec, 1,5 km)
 - P 40-04bis Pińsk (Pina, 12,0 km)
 - P 40-04ter Mozyrz (Prypeć, 185,0 km)
 - P 40-07bis Przedsiębiorstwo Wydobycia i Przetwarzania Rudy Połtawa (Dniepr, 521,0 km)
 - P 40-08bis Terminal przeładunkowy (Dniepr, 422,0 km)
 - P 40-01-01 Czernihów (Desna, 194,5 km)
 - P 40-02-02 port morski Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 35,0 km)
 - P-40-02-03 Dniepr-Buhskiy (Boh /Południowy Bug/, 16,0 km)
 - P 80-46bis Apatin (Dunaj, 1401,5 km)
 - P 80-47bis Backa Palanka (Dunaj, 1295,0 km)
 - P 80-47ter Nowy Sad (Dunaj, 1253,5 km)
 - P 80-48bis Pančevo (Dunaj, 1152,8 km)
 - P 80-01-02 Senta (Cisa, 122,0 km)
 - P 81-01 Komarno (Wag, 0,0 km)
 - P 81-02 Sala (Wag, 54,4-54,8 km)
 - P 81-03 Sereď (Wag, 73,8-74,3 km)
 - P 81-04 Hlohovec (Wag, 124,4-124,7 km)
 - P 81-05 Pieszczny (Wag, 124,4-127,7 km)
 - P 81-06 Nowe Miasto nad Wagiem (Wag, 137,4-137,7 km)
 - P 81-07 Trenczyn (Wag, 158,5-159,0 km)
 - P 81-08 Dubnica (Wag, 168,1-168,5 km)
 - P 81-09 Puchov (Wag, 192,9-193,4 km)
 - P 81-10 Powaska Bystrzyca (Wag, 210,8-211,2 km)
 - P 81-11 Żylina (Wag, 242,0-243,0 km)
 - P 81-12 Czadca (połączenie Wag-Odra, ... km)^{3/}

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio w zakresie portów P 81-1 do P 81-12 (AGN, art. 13(3)): Słowacja

ANEKS III DO POROZUMIENIA

12. Zmienić ustęp (a)(viii) dodając nowy przypis 6 na końcu pierwszego zdania w brzmieniu:

⁶ Jednakże w przypadku odcinków górnych biegów naturalnych rzek, charakteryzujących się częstymi zmianami poziomu głębokości wód zależnymi bezpośrednio od warunków pogodowych zaleca się stosowanie okresu wynoszącego średnio co najmniej 300 dni rocznie.

^{3/} Planowane.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.670.2006.TREATIES-4 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYKARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO ANEKSU I I II DO POROZUMIENIA ¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.163.2006.TREATIES-2 z dnia 28 lutego 2006 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do Aneksu I i II do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie sześciu miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 13 zgłoszone poprawki uznaje się za przyjęte.

Zgodnie z ustępem 5 art. 13 poprawki do Porozumienia wejdą w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron trzy miesiące od daty niniejszej notyfikacji tj. 29 listopada 2006 r.

29 sierpnia 2006 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N. 163.2006.TREATIES-2 z dnia 28 lutego 2006 r. (Projekt poprawek do Aneksu I i II do Porozumienia).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej usłudze automatycznej subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH NATIONS UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.163.2006.TREATIES-2 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN) GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROJEKT POPRAWEK DO ANEKSU I I II DO POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na czterdziestej dziewiątej sesji, która odbyła się w Genewie w dniach 18-20 października 2005 r. Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła poprawki do Aneksu I i II Konwencji AGN zgodnie z ustępem 3 art. 13 wyżej wymienionego Porozumienia.

Zgodnie z ustępem 3 art. 13 Porozumienia, zgłoszone poprawki do Aneksu I i II do Porozumienia zostały przyjęte jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony (TRANS/SC.3/168, ustęp 21).

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-7 art. 13 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

1. Poprawki do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia wprowadzane są zgodnie z procedurą przedstawioną w niniejszym artykule.
2. Na wniosek Umawiającej się Strony każda zgłoszona przez nią poprawka do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych prześle go do zatwierdzenia Umawiającym się Stronom, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio. Dla potrzeb niniejszego artykułu uznaje się, że proponowana poprawka dotyczy bezpośrednio Umawiającej się Strony, jeśli w przypadku dodania nowej śródlądowej drogi wodnej lub portu o znaczeniu międzynarodowym lub wprowadzenia dotyczących ich poprawek, dana śródlądowa droga wodna przebiega przez jej terytorium lub dany port znajduje się na jej terytorium.
4. Każdą zgłoszoną poprawkę ogłoszoną zgodnie z ustępem 2 i 3 niniejszego artykułu uznaje się za przyjętą, jeśli w okresie sześciu miesięcy następujących po dacie jej ogłoszenia przez depozytariusza żadna z Umawiających się Stron, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio, nie powiadomiła Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.
5. Każda przyjęta w ten sposób poprawka zostanie ogłoszona przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych wszystkim Umawiającym się Stronom i wejdzie w życie trzy miesiące od daty jej ogłoszenia przez depozytariusza.
6. Jeżeli zostanie wniesiony jakikolwiek sprzeciw co do zgłoszonej poprawki, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie miała żadnej mocy.
7. Depozytariusz zostanie niezwłocznie poinformowany przez sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o Umawiających się Stronach, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio."

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (TRANS/SC.3/168/Add.1) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html>) pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (angielski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alf.pdf> (francuski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alr.pdf> (rosyjski)

28 lutego 2006 r.



**Rada Gospodarcza i
Społeczna**

Dystr.
OGÓLNA

TRANS/SC.3/168/Add.1
15 lutego 2006 r.

Oryginał: ANGIELSKI,
FRANCUSKI I ROSYJSKI

**EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA
KOMITET TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO
Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego**

**RAPORT GRUPY ROBOCZEJ DS. ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO Z
JEJ CZTERDZIESTEJ DZIEWIĄTEJ SESJI
(18–20 PAŹDZIERNIKA 2005 R.)**

Uzupełnienie 1

Uwaga: Podczas czterdziestej dziewiątej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, obecne i głosujące Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 12–14 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie projekty poprawek do Konwencji AGN oraz Aneksu I, II i III przedstawione poniżej (TRANS/SC.3/168, ust. 21).

Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące tych projektów poprawek zawarto w dokumencie roboczym TRANS/SC.3/2005/6.

Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

* * *

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH
ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM
(KONWENCJA AGN)¹**

Projekty poprawek przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego
EKGONZ w dniu 20 października 2005 r.

GŁÓWNY TEKST KONWENCJI AGN

1. W preambule do Konwencji AGN po słowach „W PRZEKONANIU, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowego transportu wodnego w Europie” dodać: „w tym transportu jednostkami rzeczno-morskimi po szlakach przybrzeżnych”.

2. Zmienić drugie zdanie w art. 1 w następujący sposób:

W rozumieniu Porozumienia, sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i szlaków przybrzeżnych używanych przez jednostki rzeczno-morskie oraz portów o znaczeniu międzynarodowym znajdujących się przy tych drogach wodnych i szlakach, opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia.

3. Zmienić art. 2 przez określenie istniejącego akapitu jako ustęp 1 i dodanie nowego wpisu o treści:

2. Umawiające się Strony wzywa się do tworzenia krajowych planów działania lub dwustronnych albo wielostronnych porozumień, takich jak traktaty międzynarodowe, wytyczne, protokoły ustaleń, wspólne badania i inne podobne akty, mające na celu wyeliminowanie istniejących zwężeń i uzupełnienie brakujących połączeń w sieci dróg wodnych o oznaczeniu E biegnących przez terytoria zaangażowanych państw.

ANEKS I DO KONWENCJI AGN

4. Zmienić tekst wprowadzający do Aneksu dotyczący klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zastępując słowo magistralne słowem główne.

5. Zmienić strukturę tabeli zawierającej wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym łącząc kolumny 1 i 2 w jedną o nazwie „Główne drogi wodne” i odpowiednio zmieniając numerację pozostałych kolumn.

6. Po drodze wodnej E-11-01 dodać nową drogę wodną E-11-02 o nazwie:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Holandia.

7. Zmienić opis drogi wodnej E 05-04 w następujący sposób:

	E 05-04	Rzeka Dender do Aalst
--	---------	-----------------------

8. Dodać nową drogę wodną E-40-01 powyżej drogi wodnej E-40-02 o nazwie:

	E 40-01	Rzeka Desna od ujścia do Czernihowa
--	---------	-------------------------------------

ANEKS II DO POROZUMIENIA

9. Usunąć informacje dotyczące portu P 40-04.

¹ Tekst Konwencji AGN znajduje się w dokumencie ECE/TRANS/120 i Corr.1 dostępnym pod adresem: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

10. Zmienić port P 40-02-01 w następujący sposób:
P 40-02-01 port rzeczny Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 40,0 km)
11. Dodać nowe porty o oznaczeniu E jak niżej:
- P 04-03bis Willebroek (Kanał Bruksela-Skalda, 61,3 km)
P 05-07 Centrum i Zachód (Skalda, 22,0 km)
P 40-04 Brześć (Muchawiec, 1,5 km)
P 40-04bis Pińsk (Pina, 12,0 km)
P 40-04ter Mozyrz (Prypec, 185,0 km)
P 40-07bis Przedsiębiorstwo Wydobywania i Przetwarzania Rudy Połtawa (Dniepr, 521,0 km)
P 40-08bis Terminal przeładunkowy (Dniepr, 422,0 km)
P 40-01-01 Czernihów (Desna, 194,5 km)
P 40-02-02 port morski Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 35,0 km)
P-40-02-03 Dniepr-Bujskiy (Boh /Południowy Bug/, 16,0 km)
P 80-46bis Apatin (Dunaj, 1401,5 km)
P 80-47bis Backa Palanka (Dunaj, 1295,0 km)
P 80-47ter Nowy Sad (Dunaj, 1253,5 km)
P 80-48bis Pančevo (Dunaj, 1152,8 km)
P 80-01-02 Senta (Cisa, 122,0 km)
P 81-01 Komarno (Wag, 0,0 km)
P 81-02 Sala (Wag, 54,4-54,8 km)
P 81-03 Sereď (Wag, 73,8-74,3 km)
P 81-04 Hlohovec (Wag, 124,4-124,7 km)
P 81-05 Pieszczany (Wag, 124,4-127,7 km)
P 81-06 Nowe Miasto nad Wagiem (Wag, 137,4-137,7 km)
P 81-07 Trenczyn (Wag, 158,5-159,0 km)
P 81-08 Dubnica (Wag, 168,1-168,5 km)
P 81-09 Puchov (Wag, 192,9-193,4 km)
P 81-10 Powaska Bystrzyca (Wag, 210,8-211,2 km)
P 81-11 Źylina (Wag, 242,0-243,0 km)
P 81-12 Czadca (połączenie Wag-Odra, ... km)^{3/}

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio w zakresie portów P 81-1 do P 81-12 (AGN, art. 13(3)): Słowacja

ANEKS III DO POROZUMIENIA

12. Zmienić ustęp (a)(viii) dodając nowy przypis 6 na końcu pierwszego zdania w brzmieniu:

⁶ Jednakże w przypadku odcinków górnych biegów naturalnych rzek, charakteryzujących się częstymi zmianami poziomu głębokości wód zależnymi bezpośrednio od warunków pogodowych

zaleca się stosowanie okresu wynoszącego średnio co najmniej 300 dni rocznie.

^{3/} Planowane.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.671.2006.TREATIES-4 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO ANEKSU III DO POROZUMIENIA¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.164.2006.TREATIES-3 z dnia 28 lutego 2006 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do Aneksu III do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie sześciu miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 14 zgłoszone poprawki uznaje się za przyjęte.

Zgodnie z ustępem 5 art. 14 poprawki do Porozumienia wejdą w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech miesiącach od daty niniejszej notyfikacji tj. 29 listopada 2006 r.

29 sierpnia 2006 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N. 164.2006.TREATIES-3 z dnia 28 lutego 2006 r. (Projekt poprawek do Aneksu III do Porozumienia).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej usłudze automatycznej subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH NATIONS UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.164.2006.TREATIES-3 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN) GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROJEKT POPRAWEK DO ANEKSU III DO POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na czterdziestej dziewiątej sesji, która odbyła się w Genewie w dniach 18-20 października 2005 r. Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła poprawki do Aneksu III Konwencji AGN zgodnie z ustępem 3 art. 14 wyżej wymienionego Porozumienia.

Zgodnie z ustępem 3 art. 14 Porozumienia, poprawki zgłoszone do Aneksu III do Porozumienia zostały przyjęte jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony (TRANS/SC.3/168, ustęp 21).

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-6 art. 14 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

1. Poprawki do Aneksu III do niniejszego Porozumienia mogą być wprowadzane w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.
2. Na wniosek Umawiającej się Strony tekst poprawki zgłoszonej przez tę Stronę do Aneksu III do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.
4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu zostanie uznana za przyjętą, chyba że w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.
5. Poprawki przyjęte zgodnie z ust. 4 niniejszego artykułu zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty przekazania w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron z wyjątkiem tych, które powiadomiły Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu.
6. Jeśli co najmniej jedna piąta Umawiających się Stron zgłosi sprzeciw wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (TRANS/SC.3/168/Add.1) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych:

<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html>

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (angielski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alf.pdf> (francuski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168alr.pdf> (rosyjski)

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.

28 lutego 2006 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są dostępne także w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>.



**Rada Gospodarcza i
Społeczna**

Dystr.
OGÓLNA

TRANS/SC.3/168/Add. 1
15 lutego 2006 r.

Oryginał: ANGIELSKI,
FRANCUSKI I ROSYJSKI

**EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA
KOMITET TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO
Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego**

**RAPORT GRUPY ROBOCZEJ DS. ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO
Z JEJ CZTERDZIESTEJ DZIEWIĄTEJ SESJI
(18–20 PAŹDZIERNIKA 2005 R.)**

Uzupełnienie 1

Uwaga: Podczas czterdziestej dziewiątej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, obecne i głosujące Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 12–14 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie projekty poprawek do Konwencji AGN oraz Aneksu I, II i III przedstawione poniżej (TRANS/SC.3/168, ust. 21).

Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące tych projektów poprawek zawarto w dokumencie roboczym TRANS/SC.3/2005/6.

Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

* * *

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH
ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM
(KONWENCJA AGN)¹**

Projekty poprawek przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego
EKGONZ w dniu 20 października 2005 r.

GLÓWNY TEKST KONWENCJI AGN

1. W preambule do Konwencji AGN po słowach „W PRZEKONANIU, że zwiększenie wydajności i atrakcyjności dla klientów śródlądowego transportu wodnego w Europie” dodać: „w tym transportu jednostkami rzeczno-morskimi po szlakach przybrzeżnych”

2. Zmienić drugie zdanie w art. 1 w następujący sposób:

W rozumieniu Porozumienia, sieć dróg wodnych o oznaczeniu E składa się ze śródlądowych dróg wodnych i szlaków przybrzeżnych używanych przez jednostki rzeczno-morskie oraz portów o znaczeniu międzynarodowym znajdujących się przy tych drogach wodnych i szlakach, opisanych w Aneksie I i II do niniejszego Porozumienia.

3. Zmienić art. 2 przez określenie istniejącego akapitu jako ustęp 1 i dodanie nowego wpisu o treści:

2. Umawiające się Strony wzywa się do tworzenia krajowych planów działania lub dwustronnych albo wielostronnych porozumień, takich jak traktaty międzynarodowe, wytyczne, protokoły ustaleń, wspólne badania i inne podobne akty, mające na celu wyeliminowanie istniejących zwężeń i uzupełnienie brakujących połączeń w sieci dróg wodnych o oznaczeniu E biegnących przez terytoria zaangażowanych państw.

ANEKS I DO KONWENCJI AGN

4. Zmienić tekst wprowadzający do Aneksu dotyczący klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym zastępując słowo magistralne słowem główne.

5. Zmienić strukturę tabeli zawierającej wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym łącząc kolumny 1 i 2 w jedną o nazwie „Główne drogi wodne” i odpowiednio zmieniając numerację pozostałych kolumn.

6. Po drodze wodnej E-11-01 dodać nową drogę wodną E-11-02 o nazwie:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Holandia.

7. Zmienić opis drogi wodnej E 05-04 w następujący sposób:

	E 05-04	Rzeka Dender do Aalst
--	---------	-----------------------

8. Dodać nową drogę wodną E-40-01 powyżej drogi wodnej E-40-02 o nazwie:

	E 40-01	Rzeka Desna od ujścia do Czernihowa
--	---------	-------------------------------------

ANEKS II DO POROZUMIENIA

9. Usunąć informacje dotyczące portu P 40-04.

¹ Tekst Konwencji AGN znajduje się w dokumencie ECE/TRANS/120 i Corr.1 dostępnym pod adresem: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

10. Zmienić port P 40-02-01 w następujący sposób:
P 40-02-01 port rzeczny Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 40,0 km)
11. Dodać nowe porty o oznaczeniu E jak niżej:
- P 04-03bis Willebroek (Kanał Bruksela-Skalda, 61,3 km)
 - P 05-07 Centrum i Zachód (Skalda, 22,0 km)
 - P 40-04 Brześć (Muchawiec, 1,5 km)
 - P 40-04bis Pińsk (Pina, 12,0 km)
 - P 40-04ter Mozyrz (Prypeć, 185,0 km)
 - P 40-07bis Przedsiębiorstwo Wydobycia i Przetwarzania Rudy Połtawa (Dniepr, 521,0 km)
 - P 40-08bis Terminal przeładunkowy (Dniepr, 422,0 km)
 - P 40-01-01 Czernihów (Desna, 194,5 km)
 - P 40-02-02 port morski Mikołajów (Boh /Południowy Bug/, 35,0 km)
 - P-40-02-03 Dniepr-Boh (Boh /Południowy Bug/, 16,0 km)
 - P 80-46bis Apatin (Dunaj, 1401,5 km)
 - P 80-47bis Backa Palanka (Dunaj, 1295,0 km)
 - P 80-47ter Nowy Sad (Dunaj, 1253,5 km)
 - P 80-48bis Pančevo (Dunaj, 1152,8 km)
 - P 80-01-02 Senta (Cisa, 122,0 km)
 - P 81-01 Komarno (Wag, 0,0 km)
 - P 81-02 Sala (Wag, 54,4-54,8 km)
 - P 81-03 Sered (Wag, 73,8-74,3 km)
 - P 81-04 Hlohovec (Wag, 124,4-124,7 km)
 - P 81-05 Pieszczany (Wag, 124,4-127,7 km)
 - P 81-06 Nowe Miasto nad Wagiem (Wag, 137,4-137,7 km)
 - P 81-07 Trenczyn (Wag, 158,5-159,0 km)
 - P 81-08 Dubnica (Wag, 168,1-168,5 km)
 - P 81-09 Puchov (Wag, 192,9-193,4 km)
 - P 81-10 Powaska Bystrzyca (Wag, 210,8-211,2 km)
 - P 81-11 Żylina (Wag, 242,0-243,0 km)
 - P 81-12 Czadca (połączenie Wag-Odra, ... km)^{3/}

Umawiające się Strony, których zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio w zakresie portów P 81-1 do P 81-12 (AGN, art. 13(3)): Słowacja

ANEKS III DO POROZUMIENIA

12. Zmienić ustęp (a)(viii) dodając nowy przypis 6 na końcu pierwszego zdania w brzmieniu:

⁶ Jednakże w przypadku odcinków górnych biegów naturalnych rzek, charakteryzujących się częstymi zmianami poziomu głębokości wód zależnymi bezpośrednio od warunków pogodowych

zaleca się stosowanie okresu wynoszącego średnio co najmniej 300 dni rocznie.

^{3/} Planowane.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  **NATIONS**
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.1039.2007.TREATIES-1 (Notyfikacja Depozytariusza)

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.**

PRZYJĘCIE POPRAWKI DO KONWENCJI AGN¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.946.2006.TREATIES-2 z dnia 31 października 2006 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do wyżej wymienionej Konwencji AGN, informuje:

W okresie 12 miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji żadna z Umawiających się Stron Konwencji AGN nie wyraziła sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 12 Konwencji AGN, poprawka wchodzi w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech miesiącach od daty upływu terminu 12 miesięcy tj. 31 stycznia 2008 r.

6 listopada 2007 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N.946.2006.TREATIES-2 z dnia 31 października 2006 r. (Projekt poprawek do Konwencji AGN).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej usłudze automatycznej subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.946.2006.TREATIES-2 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROJEKT POPRAWEK DO KONWENCJI AGN

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na pięćdziesiątej sesji, która odbyła się w Genewie w dniach 11-13 października 2006 r. Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła poprawkę do Konwencji AGN zawartą w uzupełnieniu do raportu z sesji (ECE/TRANS/SC.3/174/Add. 1).

Zgodnie z ustępem 3 art. 12 Porozumienia, zgłoszona poprawka została przyjęta jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony.

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-5 art. 12 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

1. Tekst niniejszego Porozumienia może zostać zmieniony zgodnie z procedurą określoną w niniejszym artykule, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w art. 13 i 14 poniżej.
2. Na wniosek Umawiającej się Strony tekst każdej poprawki zgłoszonej do niniejszej Konwencji zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.
4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron 3 miesiące po upływie dwunastomiesięcznego okresu biegnącego od daty przekazania poprawki, pod warunkiem że w przedmiotowym okresie 12 miesięcy żadne z Państw będących Umawiającą się Stroną nie złoży sprzeciwu na ręce Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych.
5. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej usłudze automatycznej subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (ECE/TRANS/SC.3/174/Add. 1) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html) pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174a1e.doc> (angielski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174alf.doc> (francuski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174alr.doc> (rosyjski)

31 października 2006 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://untreaty.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej usłudze automatycznej subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.



**Rada Gospodarcza i
Społeczna**

Dystr.
OGÓLNA

ECE/TRANS/SC.3/174/Add. 1
27 października 2006 r.

Oryginał: ANGIELSKI,
FRANCUSKI I ROSYJSKI

EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA

KOMITET TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO

Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego

Sesja pięćdziesiąta

Genewa, 11–13 października 2006 r.

**RAPORT GRUPY ROBOCZEJ DS. ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO
Z JEJ PIĘĆDZIESIĄTEJ SESJI**

Uwaga od sekretariatu

Uzupełnienie

Podczas pięćdziesiątej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, obecne i głoszące Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie z przepisami zawartymi w art. 12 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie projekt poprawek do Konwencji AGN przedstawiony poniżej (ECE/TRANS/SC.3/174, ust. 18).

Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące tego projektu poprawek zawarto w dokumencie roboczym ECE/TRANS/SC.3/2006/7 ust. 2.

Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

**EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH
ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM
(KONWENCJA AGN)¹**

Projekt poprawki przyjęty przez Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego
EKGONZ w dniu 13 października 2006 r.

1. Zmienić art. 1 przez określenie istniejącego akapitu jako ustęp 1 i dodanie nowego wpisu o treści:
2. Umawiające się Strony podejmą niezbędne środki mające na celu skuteczną ochronę planowanej trasy będącej częścią dróg wodnych o oznaczeniu E, mając na względzie ich przyszłe parametry, które nie występują w chwili obecnej, ale które zostały uwzględnione w odpowiednich programach rozwoju infrastruktury do czasu podjęcia decyzji o jej budowie.

¹ Tekst Konwencji AGN znajduje się w dokumencie ECE/TRANS/120 i Corr. I dostępnym pod adresem: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.424.2009.TREATIES-2 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)

GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO ANEKSU I ORAZ II DO POROZUMIENIA¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.15.2009.TREATIES-1 z dnia 14 stycznia 2009 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do Aneksu I i II do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie sześciu miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 13 zgłoszone poprawki uznaje się za przyjęte.

Zgodnie z ustępem 5 art. 13 poprawki do Porozumienia wejdą w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech miesiącach od daty niniejszej notyfikacji tj. 15 października 2009 r.

15 lipca 2009 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N. 15.2009.TREATIES-1 z dnia 14 stycznia 2009 r. (Projekt poprawek do Aneksu I i II do Porozumienia).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej automatycznej usłudze subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH NATIONS UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.15.2009.TREATIES-1 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)

GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROJEKT POPRAWEK DO ANEKSU I I II DO POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na pięćdziesiątej drugiej sesji Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła niektóre poprawki do Aneksu I i II do Konwencji AGN zgodnie z ustępem 3 art. 13 wyżej wymienionego Porozumienia.

Zgodnie z ustępem 3 art. 13 Porozumienia, poprawki zgłoszone do Aneksu I i II do Porozumienia zostały przyjęte jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony (ECE/TRANS/SC.3/181, Add. 1).

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-7 art. 13 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

1. Poprawki do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia mogą być wnoszone w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.
2. Na wniosek Umawiającej się Strony każda poprawka zgłoszona przez nią do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaze go do zatwierdzenia Umawiającym się Stronom, których bezpośrednio dotyczy zgłoszona poprawka. Dla potrzeb niniejszego artykułu uznaje się, że poprawka bezpośrednio dotyczy Umawiającej się Strony, jeśli w przypadku dodania nowej śródlądowej drogi wodnej lub portu o znaczeniu międzynarodowym lub wprowadzenia zmian ich dotyczących przedmiotowa śródlądowa droga wodna przebiega przez jej terytorium lub dany port znajduje się na jej terytorium.
4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego artykułu zostanie uznana za przyjętą, jeśli w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania przez depozytariusza żadna z Umawiających się Stron, których zgłoszona poprawka bezpośrednio dotyczy, nie powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.
5. Poprawki przyjęte w opisanym trybie zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty ich ogłoszenia przez depozytariusza.
6. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej automatycznej usłudze subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.

7. Depozytariusz będzie niezwłocznie informowany przez sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o Umawiających się Stronach, których proponowana poprawka bezpośrednio dotyczy.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (ECE/TRANS/SC.3/181/Add.I) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html>) pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181a1e.pdf> (angielski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181alf.pdf> (francuski)

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181alr.pdf> (rosyjski)

14 stycznia 2009 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są obecnie wydawane zarówno jako wydruk, jak i w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ przy pomocy adresu e-mail: missions@un.int. Notyfikacje takie są także dostępne w Zbiorze Traktatów ONZ w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, gdzie zainteresowane strony mogą subskrybować bezpośrednie dostarczenie notyfikacji depozytariusza za pośrednictwem poczty e-mail w nowej automatycznej usłudze subskrypcji. Notyfikacje depozytariusza są dostępne do odbioru przez Stałe Przedstawicielstwa w pokoju NL-300.



**Rada Gospodarcza i
Społeczna**

Dystr.
OGÓLNA

ECE/TRANS/SC.3/181/Add. 1
25 listopada 2008 r.

Oryginał: ANGIELSKI,
FRANCUSKI I ROSYJSKI

EUROPEJSKA KOMISJA GOSPODARCZA

KOMITET TRANSPORTU ŚRÓDLĄDOWEGO

Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego

Sesja pięćdziesiąta druga

Genewa, 13–15 października 2008 r.

**RAPORT GRUPY ROBOCZEJ DS. ŚRÓDLĄDOWEGO TRANSPORTU WODNEGO Z
JEJ PIĘCDZIESIĄTEJ DRUGIEJ SESJI
(13 -15 PAŹDZIERNIKA 2008 R.)**

Uzupełnienie

Podczas pięćdziesiątej drugiej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 13 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie propozycję poprawek do Aneksu I i II Porozumienia (ECE/TRANS/SC.3/181, ust. 14).

Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące propozycji poprawek zawarto w dokumencie roboczym ECE/TRANS/SC.3/2008/3.

Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

**POPRAWKI DO ANEKSU I ORAZ II DO EUROPEJSKIEGO POROZUMIENIA W
SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU
MIĘDZYNARODOWYM¹**

przyjęte przez Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego w dniu 15 października 2008 r.

ANEKS I

1. E 20-04
Zamiast Lipsk wpisać Bad Duerrenberg
2. E-60
Przed E 60-02 dodać
E 60-01-01 rzeka Medway/Swale do Ridham
E 60-01-03 rzeka Medway do Rochester
E 60-01-05 rzeka Tamiza do mostu Hammersmith
E 60-01-07 rzeka Colne do Rowhedge
E 60-01-09 rzeka Stour (Suffolk) do Mistley
E 60-01-11 rzeka Orwell do Ipswich
E 60-01-13 rzeka Great Ouse do Kings Lyn
E 60-01-15 rzeka Nene do Bevis Hill (w pobliżu Wisbech)
E 60-01-17 rzeka Welland do mostu Fosdyke
E 60-01-19 rzeka Witham do Boston (tj. The Haven)
E 60-01-21 rzeka Trent do Gainsborough
E 60-03-02 rzeka Tay do Perth
E 60-03-04 rzeka Forth do Grangemouth
E 60-03-06 rzeka Tyne do Newcastle
E 60-03-08 rzeka Tees do Middlesbrough

Aneks II

3. P 10-09-02
Zamiast Rheinhäfen beider Basel wpisać Szwajcarskie Porty Reńskie (Schweizerische Rheinhäfen)
4. P 10-42
Usunąć P 10-42 Mulhouse (Kanał Rodan-Ren, 31,0 km)
5. P 10-43
Zamienić 10-43 na 10-42
Po nowym wpisie P 40-42 dodać P 10-43 Pagny (Saona)
6. P 40-03
Usunąć P 40-03 Warszawa (Wisła, 520,0 km i Kanał Żerański, 2,0 km)
7. P 40-04

¹ Tekst Konwencji AGN znajduje się w dokumencie ECE/TRANS/120/Rev. 1 i jest dostępny pod adresem http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_legalinst.html.

- Zamiast 40-04 wpisać 40-03
8. P 40-04bis
Zamiast 40-04bis wpisać 40-04
9. P 40-04ter
Zamiast 40-04ter wpisać 40-04bis
10. P 41-01
Zamiast słowa rzeczny wpisać morski
11. P 41-02
Zamiast Neringa (Zalew Kuroński) wpisać Nida (Zalew Kuroński, 42,7 km)
Po Nida (Zalew Kuroński, 42,7 km) dodać przypis o treści: Odległość do portów litewskich jest mierzona od portu morskiego w Kłajpedzie.
12. P 41-03
Zamiast Jurbork (Niemen, 126,0 km) wpisać Uostadvaris (Niemen, 61,3 km)
Po Uostadvaris (Niemen, 61,3 km) dodać przypis o treści: Odległość do portów litewskich jest mierzona od portu morskiego w Kłajpedzie.
13. P 80-14-01
Zamiast 80-14-01 wpisać 80-59bis
14. P 80-14-02
Zamiast 80-14-02 wpisać 80-14-01
15. P 80-14-03
Zamiast 80-14-03 wpisać 80-14-02
16. P 80-60
Zamiast 172,0-168,5 wpisać 168,5-172,0
17. P 80-61
Zamiast 157,0-145,4 wpisać 76,0 Mm-160,0
18. P 80-64
Zamiast 735-70,0 km wpisać 34,0 Mm-42,0 Mm

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.434.2013.TREATIES-XI.D.5 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PRZYJĘCIE POPRAWEK DO ANEKSÓW I I II DO POROZUMIENIA¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.18.2013.TREATIES-XI-D-5 z dnia 8 stycznia 2013 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do Aneksu I i II do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie sześciu miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 13 zgłoszone poprawki uznaje się za przyjęte.

Zgodnie z ustępem 5 art. 13 poprawki do Porozumienia wejdą w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech miesiącach od daty niniejszej notyfikacji tj. 15 października 2013 r.

15 lipca 2013 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N. 18.2013.TREATIES-XI-D-5 z dnia 8 stycznia 2013 r. (Projekt poprawek do Aneksu I i II do Porozumienia).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)“ [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services“ w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

Nr referencyjny: C.N.18.2013.TREATIES-XI.D.5 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)

GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROJEKT POPRAWEK DO ANEKSU I I II DO POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na pięćdziesiątej szóstej sesji Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKGONZ) przyjęła poprawki do Aneksu I i II Konwencji AGN zgodnie z art. 13 wyżej wymienionego Porozumienia.

Zgodnie z art. 13 Porozumienia, poprawki zgłoszone do Aneksu I i II do Porozumienia zostały przyjęte jednogłośnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony (ECE/TRANS/SC.3/193, ustęp 14).

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-7 art. 13 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

1. Poprawki do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia mogą być wnoszone w trybie przewidzianym w niniejszym artykule.
2. Na wniosek Umawiającej się Strony każda poprawka zgłoszona przez nią do Aneksu I i II do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzona przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.
3. W przypadku gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych przekaże go do zatwierdzenia Umawiającym się Stronom, których bezpośrednio dotyczy zgłoszona poprawka. Dla potrzeb niniejszego artykułu uznaje się, że poprawka bezpośrednio dotyczy Umawiającej się Strony, jeśli w przypadku dodania nowej śródlądowej drogi wodnej lub portu o znaczeniu międzynarodowym lub wprowadzenia zmian ich dotyczących przedmiotowa śródlądowa droga wodna przebiega przez jej terytorium lub dany port znajduje się na jej terytorium.
4. Każda zgłoszona poprawka przekazana zgodnie z ust. 2 i 3 niniejszego artykułu zostanie uznana za przyjętą, jeśli w okresie sześciu miesięcy po dacie jej przekazania przez depozytariusza żadna z Umawiających się Stron, których zgłoszona poprawka bezpośrednio dotyczy, nie powiadomi Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych o swoim sprzeciwie wobec zgłoszonej poprawki.
5. Poprawki przyjęte w opisanym trybie zostaną przekazane do wiadomości wszystkim Umawiającym się Stronom przez Sekretarza Generalnego Organizacji Narodów Zjednoczonych i wejdą w życie trzy miesiące od daty ich ogłoszenia przez depozytariusza.
6. W przypadku wniesienia sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki w trybie przewidzianym w ust. 4 niniejszego artykułu poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie posiadała żadnej mocy.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services” w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

7. Depozytariusz będzie niezwłocznie informowany przez sekretariat Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych o Umawiających się Stronach, których proponowana poprawka bezpośrednio dotyczy.

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.I) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193ale.pdf> (angielski)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-addlf.pdf> (francuski)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-addlr.pdf> (rosyjski)

8 stycznia 2013 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services” w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.



Europejska Komisja Gospodarcza

Komitet Transportu Śródlądowego

Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego

Sesja pięćdziesiąta szósta

Genewa, 10–12 października 2012 r.

Raport Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego z jej pięćdziesiątej szóstej sesji

Uzupełnienie

Poprawki do Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN)

I. Wstęp

1. Podczas pięćdziesiątej szóstej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 13 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie propozycję poprawek do Aneksu I i II Porozumienia (ECE/TRANS/SC.3/193, ust. 14).

2. Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące propozycji poprawek zawarto w dokumencie roboczym ECE/TRANS/SC.3/2012/2.

3. Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

II. Główny tekst Porozumienia

4. W art. 12, 13 i 14 *usunąć* słowo Główna *przed* Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego.

III. Aneks I, „Wykaz Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym“

- | | | |
|----|------------------------------------|--|
| 5. | E 01-03 | <i>zamienić</i> 's-Hertogenbosch <i>na</i> Veghel ¹ |
| 6. | E 20-04 | w rosyjskim tekście <i>zamienić</i> Дюренберг <i>na</i> Дюренберга |
| 7. | <i>Przed</i> E 60-02 <i>usunąć</i> | |
| | E 60-01-01 | rzeka Medway/Swale do Ridham |
| | E 60-01-03 | rzeka Medway do Rochester |

¹ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Holandia.

- | | | |
|-----|---|--|
| | E 60-01-05 | rzeka Tamiza do mostu Hammersmith |
| | E 60-01-07 | rzeka Colne do Rowhedge |
| | E 60-01-09 | rzeka Stour (Suffolk) do Mistley |
| | E 60-01-11 | rzeka Orwell do Ipswich |
| | E 60-01-13 | rzeka Great Ouse do Kings Lyn |
| | E 60-01-15 | rzeka Nene do Bevis Hill (w pobliżu Wisbech) |
| | E 60-01-17 | rzeka Welland do mostu Fosdyke |
| | E 60-01-19 | rzeka Witham do Boston (tj. The Haven) |
| | E 60-01-21 | rzeka Trent do Gainsborough |
| | E 60-03-02 | rzeka Tay do Perth |
| | E 60-03-04 | rzeka Forth do Gransen Mouth |
| | E 60 03-06 | rzeka Tyne do Newcastle |
| | E 60-03-08 | rzeka Tees do Middlesbrough |
| 8. | <i>Po E 60-03 dodać</i> | |
| | E 60-03-01 | Medway/Swale od Sheerness do Ridham |
| | E 60-03-03 | Medway od Sheerness do Rochester |
| | E 60-03-05 | Tamiza od Canvey Point do mostu Hammersmith |
| | E 60-03-07 | Colne do Rowhedge |
| | E 60-03-09 | Stour (Suffolk) do Mistley |
| | E 60-03-11 | Orwell do Ipswich |
| | E 60-03-13 | Great Ouse od The Wash do Kings Lyn |
| | E 60-03-15 | Nene od The Wash do Bevis Hill |
| | E 60-03-17 | Welland od The Wash do mostu Fosdyke |
| | E 60-03-19 | Witham od The Wash do Boston |
| | E 60-03-21 | Trent do Trent Falls do Gainsborough |
| | E 60-03-02 | Tay od Buddon Ness do Perth |
| | E 60-03-04 | Forth od granicy śródlądowej drogi wodnej do Grangemouth |
| | E 60-03-06 | Tyne od ujścia do Newcastle |
| | E 60-03-08 | Tees od ujścia do Middlesbrough |
| 9. | E 60-05 | na końcu <i>dodać</i> w tym Oslofjord |
| 10. | E 80-03 | <i>umieścić</i> ujście rzeki Aluta do Slatiny w <i>nawiasie kwadratowym</i> ² |
| 11. | E 80-05 | <i>umieścić</i> Kanał Dunaj-Bukareszt w <i>nawiasie kwadratowym</i> |
| 12. | <i>Po E 91-02 dodać nową drogę wodną</i> | |
| | E 91-01 | Rzeka Mincio od ujścia do Lago Inferiore (Mantua) ³ |
| 13. | <i>Zmienić istniejący numer drogi wodnej E 91-01 na E 91-03 i zamienić Mantua-Volta Grimana przez kanał Fissero-Tartaro-Canalbiano na Kanał Mantua - Morze Adriatyckie do Porto Levante</i> | |
| 14. | <i>Po nowej E 91-03 dodać</i> | |
| | E 91-03-02 | Pad - Kanał Mantua - Morze Adriatyckie przez połączenie S. Leone |
| 15. | <i>Usunąć E 91-08 Po di Levante od Kanału Pad-Brondolo do Morza Adriatyckiego</i> | |
| 16. | <i>Zmienić numer istniejącej drogi wodnej E 91-03 na E 91-05 [Kanał Padwa-Wenecja]</i> | |

² Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Rumunia.

³ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Włochy.

IV. Aneks II, „Wykaz portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym“

- | | | |
|-----|-----------------------------------|--|
| 17. | <i>Po</i> P 01-02 <i>dodać</i> | |
| | P 01-02bis | Charleroi (Kanał Charleroi-Bruksela, 5,6 km) |
| 18. | <i>Po</i> P 01-03 <i>dodać</i> | |
| | P 01-03bis | Namur (Moza, 54,5 km) |
| 19. | <i>Po</i> P 01-04 <i>dodać</i> | |
| | P 01-04bis | Liège (Kanał Alberta, 9,6 km) |
| 20. | <i>Po</i> P 01-09 <i>dodać</i> | |
| | P 01-09bis | Venlo (Moza, 108,0-111,0 km) |
| | P 01-09ter | Meerlo/Wanssum (Moza, 133,0 km) |
| | P 01-09quater | Gennep (Moza, 153,0 km) |
| | P 01-09quinquies | Cuijk (Moza, 167,0 km) |
| | P 01-09sexies | Grave (Moza, 174,0 km) |
| 21. | P 01-10 | <i>zamienić</i> 159,1 km <i>na</i> 193,0 km |
| 22. | <i>Po</i> P 01-10 <i>dodać</i> | |
| | P 01-10bis | Maasdriel (Moza, 212,0 km) |
| | P 01-10ter | Waalwijk (kanał Bergsche Maas, 236,0 km) |
| | P 01-10quater | Geertruidenberg (kanał Bergsche Maas, 251,0 km) |
| 23. | <i>Po</i> P 01-03-01 <i>dodać</i> | |
| | P 01-03-02 | Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24,0 km) |
| 24. | P 03-01 | <i>po</i> Hollands Diep <i>dodać</i> , 986,0 km |
| 25. | P 04-01 | <i>po</i> Westerschelde <i>dodać</i> , 14,0 km od ujścia |
| 26. | <i>Po</i> P 05-07 <i>dodać</i> | |
| | P 05-08 | Centrum i Zachód (Canal du Centre, 10,0 km) |
| 27. | <i>Po</i> P 10-02 <i>dodać</i> | |
| | P 10-02bis | Gorinchem (Merwede, 956,0 km) |
| | P 10-02ter | Zaltbommel (Waal, 935,0 km) |
| 28. | P 10-41 | <i>zamienić</i> Rodan-Ren <i>na</i> Niffer-Mulhouse |
| 29. | P 10-43 | <i>po</i> Saona <i>dodać</i> 192,75 km |
| 30. | <i>Po</i> P 11-02 <i>dodać</i> | |
| | P 11-02bis | Beverwijk (Kanał Morza Północnego, 4,5 km) |
| 31. | <i>Po</i> P 12-02 <i>dodać</i> | |
| | P 12-02bis | Deventer (Geldersche IJssel, 57,3 km) |
| 32. | <i>Po</i> P 12-03 <i>dodać</i> | |
| | P 12-04 | Kampen (Geldersche IJssel, 106,8 km) |
| 33. | P 15-01 | <i>zamienić</i> Lelystad (IJsselmeer) <i>na</i> Almere (IJsselmeer, 15,0 km) |
| 34. | <i>Po</i> P 15-01 <i>dodać</i> | |
| | P 15-01 bis | Lelystad (IJsselmeer, 32,0 km) |
| 35. | <i>Po</i> P 15-02 <i>dodać</i> | |
| | P 15-02bis | Sneek (Kanał Księżniczki Małgorzaty, 43,7 km) |
| | P 15-02ter | Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15,0 km) |
| 36. | P 15-03 | <i>dodać</i> Van <i>przed</i> Starckenborghkanaal |

37. P 15-01-01 *zamienić* Leenwarden *na* Leeuwarden
38. P 20-01 *zmienić* przypis do opisu portów na rzece Łabie *w następujący sposób*: Odległości do portów na rzece Łabie są mierzone w Niemczech od granicy państwowej między Czechami a Niemcami licząc od 0,0 km; w Republice Czeskiej od granicy państwowej między Czechami a Niemcami licząc od 726,15 km, aby uniknąć powtarzania się odległości dla tych dwóch państw.⁴
39. *Zamienić* odległości dla portów na rzece Łabie *na*:
- P 20-15 Děčín (Łaba, 737,3 oraz 739,3 km)
- P 20-16 Uście nad Łabą (Łaba, 761,5 oraz 764,0 km)
- P 20-17 Mielnik (Łaba, 834,4 km)
40. *Po* P 20-17 *dodać*
- P 20-18 Týnec nad Labem (Łaba, 933,7 km)
41. P 20-06-01 *zamienić* Praga (Wełtawa, 46,5 oraz 55,5 km) *na* Mirejovice (Wełtawa, 18,9 km)
42. *Po* P 20-06-01 *dodać*
- P 20-06-02 Praga (Wełtawa, 47,4 oraz 55,5 km)
43. P 40-04 *zamienić* 12,0 km *na* 9,0 km⁵
44. *Po* P 40-04 *dodać*
- P 40-04bis Mikaszewicze (Prypeć, 40,5 km oraz Kanał Mikaszewicki, 7,0 km)
45. *Zamienić* P 40-04bis Mozyrz (Prypeć, 185,0 km) *na*
- P 40-04ter Mozyrz (Prypeć, 188,0 km)
46. P 50-03 *zamienić* 1045,0 km *na* 1054,0 km⁶
47. P 50-06 *zamienić* 907,0 km *na* 905,0 km
48. P 50-07 *zamienić* 1313,0 km *na* 1311,0 km
49. P 50-08 *zamienić* 1541,0 km *na* 1528,0 km
50. P 50-09 *zamienić* 1746,0 km *na* 1738,0 km
51. P 50-10 *zamienić*. 2175,0 km *na* 2165,0 km
52. P 50-11 *zamienić* 2560,0 km *na* 2551,0 km
53. P 50-12 *po* (Wołga, 3051,0 km) *dodać* , port morski
54. P 50-02-01 *zamienić* 42,0 km *na* 46,0 km
55. P 50-02-03 *po* Kanał imienia Moskwy, 0,0 km *dodać* rzeka Moskwa 151,0 km od ujścia do rzeki Oka
56. P 50-02-02-01 *zamienić* 279,0 km *na* 272,0 km
57. P 50-01-01 *zamienić* 2269,0 km *na* 2260,0 km
58. P 60-15 *po* ujście Dwiny Północnej *dodać* 0,0 km
59. *Po* P 70-01 *dodać*
- P 70-01bis Lochem (Twentekanaal, 15,5 km)
- P 70-01ter Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
60. *Po* P 70-01-01 *dodać*
- P 70-01-02 Alphen aan den Rijn (Stary Ren, 39,5 km)
61. *Usunąć* P 70-03-01 Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)

⁴ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Republika Czeska.

⁵ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Białoruś.

⁶ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Federacja Rosyjska.

62. *Zamienić* P 70-03-02 *na* P 70-03-01
63. *Po* P 80-52 *dodać*
P 80-52bis Widyń (Dunaj, 790,0 km)⁷
64. *Po* P 80-53 *dodać*
P 80-53bis Orjachowo (Dunaj, 678,0 km)
65. *Po* P 80-58 *dodać*
P 80-58bis Silistra (Dunaj, 375,5 km)
66. P 80-59bis *zamienić* Kanał Dunaj-Morze Czarne, 00,0 km *na* Dunaj, 298,0 km²
67. P 80- 62 Giurgiulesti (Dunaj, 133,0 km) *usunąć* przypis⁸
68. P 80-61 *zamienić* Dunaj, 76,0 Mm - 160,0 Mm *na* Dunaj, 76,0 Mm -160,0 km
69. P 81-01 *zamienić* Komarno (Wag, 0,0 km) *na* Sal'a (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*⁹
70. P 81-02 *zamienić* Sal'a (Wag, 54,4-54,8 km) *na* Sereď (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
71. P 81-03 *zamienić* Sereď (Wag, 73,8-74,3 km) *na* Hlohovec (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
72. P 81-04 *zamienić* Hlohovec (Wag, 124,4-124,7 km) *na* Pieszczany (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
73. P 81-05 *zamienić* Pieszczany (Wag, 124,4-127,7 km) *na* Nowe Miasto nad Wagiem (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
74. P 81-06 *zamienić* Nowe Miasto nad Wagiem (Wag, 137,4-137,7 km) *na* Trenczyn (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
75. P 81-07 *zamienić* Trenczyn (Wag, 158,5-159,0 km) *na* Dubnica (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
76. P 81-08 *zamienić* Dubnica (Wag, 168,1-168,5 km) *na* Puchov (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
77. P 81-09 *zamienić* Puchov (Wag, 192,9-193,4 km) *na* Powaska Bystrzyca (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
78. P 81-10 *zamienić* Powaska Bystrzyca (Wag, 210,8-211,2 km) *na* Żylina (Wag) z *przypisem o brzmieniu planowane*
79. P 81-11 *zamienić* Żylina (Wag, 242,0-243,0 km) *na* Czadca (połączenie Wag-Odra) z *przypisem o brzmieniu planowane*
80. P 90-01 po Taganrog *dodać* , port morski
81. P 90-02 po Jejsk *dodać* , port morski
82. P 90-03 po Azow *dodać* , port morski
83. P 90-04 po Rostów *dodać* , port morski ^{Błąd! Nie zdefiniowano zakładki.}
84. P 90-05 *zamienić* Don, 2997,0 km *na* Doniec, 5,0 km od ujścia
85. P 91-04 *zamienić* Pad *na* Kanał Mediolan-Pad
86. *Po* P 91-04 *dodać*
P 91-04bis Cremona-Casalmaggiore (Pad)
P 91-04ter Mantua Viadana (Pad)

⁷ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Bułgaria.

⁸ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Republika Mołdawii.

⁹ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Słowacja.

87. P 91-05 *zamienić* Emilia Centrale (Pad, 145,0 km od Milano Terminale) *na* Boretto R. Emilia Centrale (Pad, 120,0 km od Milano Terminale)
88. *Po* P 91-05 *dodać*
P 91-05bis Mantua S. Benedetto (Pad)
P 90-05ter Mantua Revere (Pad)
89. P 91-07 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Kanał Mantua-Morze Adriatyckie
90. P 91-08 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Kanał Pad-Brondolo
91. P 91-09 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Laguna Wenecka
92. P 91-04-01 *zamienić* Garibaldi (Droga wodna Ferrara, 80,0 km od Ferrary) *na* Ferrara (Kanał Ferrara-Porto Garibaldi)
93. *Po* P 91-04-01 *dodać*
P 91-04-02 Ferrara S. Giovanni Ostellato (Kanał Ferrara-Porto Garibaldi)
P 91-04-03 Garibaldi (Droga wodna Ferrara, 80,0 km od Ferrary)
P 91-04-04 Rawenna
94. *Zmienić numer* P 91-01-01 *na* P 91-03-01 *i zamienić* (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 0,0 km) *na* (Valdaro i porty prywatne) (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 0,0 km i jeziora wokół Mantui)
95. *Po* P 91-03-01 *dodać*
P 91-03-02 Mantua Roncoferraro/Governolo (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie)
P 91 03-03 Mantua Ostiglia (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 30,0 km)
P 91-03-04 Werona Legnago (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 65,0 km)
P 91 03-05 Canda (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie)
P 91 03-06 Rovigo (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 140,0 km)
P 91-03 -07 Conca di Volta Grimana (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 170,0 km)
P 91-03-08 Porto Levante* (Ujście Po di Levante /Pad/)
96. *Usunąć* istniejące porty P 91-01-02 — P 91-01-05
-

Nr referencyjny: C.N.517.2014.TREATIES-XI.D.5 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

WEJŚCIE W ŻYCIE POPRAWEK DO ART. 12, 13 I 14 POROZUMIENIA¹

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza i w odniesieniu do notyfikacji depozytariusza C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 z dnia 7 sierpnia 2013 r. dotyczącej poprawek zgłoszonych do art. 12, 13 i 14 do wyżej wymienionego Porozumienia, informuje:

W okresie dwunastu (12) miesięcy następujących po dacie wydania notyfikacji depozytariusza żadna z Umawiających się Stron Porozumienia nie wyraziła sprzeciwu. W związku z tym, zgodnie z ustępem 4 art. 12 zgłoszone poprawki uznaje się za przyjęte.

Zgodnie z ustępem 4 art. 12 poprawki do Porozumienia wejdą w życie w odniesieniu do wszystkich Umawiających się Stron po trzech (3) miesiącach od daty upływu dwunastu (12) miesięcy od daty publikacji niniejszej notyfikacji tj. 7 listopada 2014 r.

14 sierpnia 2014 r.

¹ Patrz: notyfikacja depozytariusza C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 z dnia 7 sierpnia 2013 r. (Projekt poprawek do art. 12, 13 i 14 Porozumienia).

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services” w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

Nr referencyjny: C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

PROPOZYCJA POPRAWEK DO ART. 12, 13 I 14 POROZUMIENIA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Na pięćdziesiątej szóstej sesji, która odbyła się w Genewie w dniach 10-12 października 2012 roku, Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) przyjęła poprawki do Konwencji AGN, zawarte w dokumencie (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.I, Dział II).

Zgodnie z ustępem 3 art. 12 Konwencji, zgłoszone poprawki zostały przyjęte jednomyślnie przez obecne i głosujące Umawiające się Strony.

Sekretarz Generalny pragnie zwrócić uwagę na ustępy 1-5 art. 12 niniejszego Porozumienia, które mają następujące brzmienie:

"1. Niniejsze Porozumienie może zostać zmienione zgodnie z procedurą opisaną w niniejszym artykule, z wyjątkiem poprawek opisanych w art. 13 i 14.

2. Na wniosek Umawiającej się Strony, tekst każdej poprawki zgłoszonej do niniejszego Porozumienia zostanie rozpatrzony przez Główną Grupę Roboczą ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

3. W przypadku, gdy tekst zgłoszonej poprawki zostanie przyjęty większością dwóch trzecich głosów obecnych i głosujących Umawiających się Stron, Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych prześle go wszystkim Umawiającym się Stronom do zatwierdzenia.

4. Każda zgłoszona poprawka, ogłoszona zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, wejdzie w życie w stosunku do wszystkich Umawiających się Stron 3 miesiące po upływie dwunastomiesięcznego okresu biegnącego od daty zgłoszenia poprawki, pod warunkiem, że w okresie tych 12 miesięcy żadne oświadczenie sprzeciwu wobec zgłoszonej poprawki nie zostanie zgłoszone Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych przez Państwo będące Umawiającą się Stroną.

5. Jeżeli zostanie wniesiony jakikolwiek sprzeciw co do zgłoszonej poprawki, zgodnie z ustępem 4 niniejszego artykułu, poprawka zostanie uznana za nieprzyjętą i nie będzie miała żadnej mocy."

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services” w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

-2-

Dokument w języku angielskim, francuskim oraz rosyjskim, zawierający treść zgłoszonych poprawek (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1, Dział II) dostępny jest na stronie internetowej Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html) pod następującym adresem:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193ale.pdf> (angielski);
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-addlf.pdf> (francuski);
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-addlr.pdf> (rosyjski).

7 sierpnia 2013 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services“ w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

**Europejska Komisja Gospodarcza**

Komitet Transportu Śródlądowego

Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego

Sesja pięćdziesiąta szósta

Genewa, 10–12 października 2012 r.

Raport Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego z jej pięćdziesiątej szóstej sesji**Uzupełnienie****Poprawki do Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN)****I. Wstęp**

1. Podczas pięćdziesiątej szóstej sesji Grupy Roboczej ds. Śródlądowego Transportu Wodnego, Umawiające się Strony Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym (Konwencja AGN), działając zgodnie ze stosownymi przepisami zawartymi w art. 13 Porozumienia, przyjęły jednogłośnie propozycję poprawek do Aneksu I i II Porozumienia (ECE/TRANS/SC.3/193, ust. 14).

2. Dodatkowe informacje i wyjaśnienia dotyczące propozycji poprawek zawarto w dokumencie roboczym ECE/TRANS/SC.3/2012/2.

3. Zgodnie z wnioskiem, sekretariat przekazał te projekty Sekretarzowi Generalnemu Organizacji Narodów Zjednoczonych działającemu w charakterze depozytariusza Konwencji AGN w celu wydania wymaganych notyfikacji depozytariusza.

II. Główny tekst Porozumienia

4. W art. 12, 13 i 14 *usunąć* słowo Główna *przed* Grupa Robocza ds. Śródlądowego Transportu Wodnego.

III. Aneks I, „Wykaz Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym“

- | | | |
|----|--|--|
| 5. | E 01-03 | <i>zamienić</i> 's-Hertogenbosch <i>na</i> Veghel ¹ |
| 6. | E 20-04 | w rosyjskim tekście <i>zamienić</i> Дюренберг <i>na</i> Дюренберга |
| 7. | <i>Przed</i> E 60-02 <i>usunąć</i>
E 60-01-01 | rzeka Medway/Swale do Ridham |

¹ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Holandia.

- | | |
|-------------|--|
| E 60-01-03 | rzeka Medway do Rochester |
| E 60-01-05 | rzeka Tamiza do mostu Hammersmith |
| E 60-01-07 | rzeka Colne do Rowhedge |
| E 60-01-09 | rzeka Stour (Suffolk) do Mistley |
| E 60-01-11 | rzeka Orwell do Ipswich |
| E 60-01-13 | rzeka Great Ouse do Kings Lyn |
| E 60-01-15 | rzeka Nene do Bevis Hill (w poblizu Wisbech) |
| E 60-01-17 | rzeka Welland do mostu Fosssdyke |
| E 60-01-19 | rzeka Witham do Boston (tj. The Haven) |
| E 60-01-21 | rzeka Trent do Gainsborough |
| E 60-03 -02 | rzeka Tay do Perth |
| E 60-03-04 | rzeka Forth do Gransen Mouth |
| E 60 03-06 | rzeka Tyne do Newcastle |
| E 60-03-08 | rzeka Tees do Middlesbrough |
8. *Po E 60-03 dodać*
- | | |
|------------|--|
| E 60-03-01 | Medway/Swale od Sheerness do Ridham |
| E 60-03-03 | Medway od Sheerness do Rochester |
| E 60-03-05 | Tamiza od Canvey Point do mostu Hammersmith |
| E 60-03-07 | Colne do Rowhedge |
| E 60-03-09 | Stour (Suffolk) do Mistley |
| E 60-03-11 | Orwell do Ipswich |
| E 60-03-13 | Great Ouse od The Wash do Kings Lyn |
| E60-03-15 | Nene od The Wash do Bevis Hill |
| E 60-03-17 | Welland od The Wash do mostu Fosssdyke |
| E 60-03-19 | Witham od The Wash do Boston |
| E60-03-21 | Trent do Trent Falls do Gainsborough |
| E 60-03-02 | Tay od Buddon Ness do Perth |
| E 60-03-04 | Forth od granicy śródlądowej drogi wodnej do Grangemouth |
| E 60-03-06 | Tyne od ujścia do Newcastle |
| E 60-03-08 | Tees od ujścia do Middlesbrough |
9. E 60-05 na końcu *dodać* w tym Oslofjord
10. E 80-03 *umieścić* ujście rzeki Aluta do Slatiny w *nawiasie kwadratowym*²
11. E 80-05 *umieścić* Kanał Dunaj-Bukareszt w *nawiasie kwadratowym*
12. *Po E 91-02 dodać* nową drogę wodną
- | | |
|---------|--|
| E 91-01 | Rzeka Mincio od ujścia do Lago Inferiore (Mantua) ³ |
|---------|--|
13. *Zmienić istniejący numer drogi wodnej E 91-01 na E 91-03 i zamienić* Mantua-Volta Grimana przez kanał Fissero-Tartaro-Canalbiano *na* Kanał Mantua - Morze Adriatyckie do Porto Levante
14. *Po nowej E 91-03 dodać*
- | | |
|------------|--|
| E 91-03-02 | Pad - Kanał Mantua - Morze Adriatyckie przez połączenie S. Leone |
|------------|--|
15. *Usunąć E 91-08 Po di Levante od Kanału Pad-Brondolo do Morza Adriatyckiego*

² Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Rumunia.

³ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Włochy.

16. *Zmienić numer istniejącej drogi wodnej E 91-03 na E 91-05 [Kanał Padwa-Wenecja]*

IV. Aneks II, „Wykaz portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym“

17. *Po P 01-02 dodać*
P 01-02bis Charleroi (Kanał Charleroi-Bruksela, 5,6 km)
18. *Po P 01-03 dodać*
P 01-03bis Namur (Moza, 54,5 km)
19. *Po P 01-04 dodać*
P 01-04bis Liège (Kanał Alberta, 9,6 km)
20. *Po P 01-09 dodać*
P 01-09bis Venlo (Moza, 100,0-111,0 km)
P 01-09ter Meerlo/Wanssum (Moza, 133,0 km)
P 01-09quater Gennep (Moza, 153,0 km)
P 01-09quinqüies Cuijk (Moza, 167,0 km)
P 01-09sexies Grave (Moza, 174,0 km)
21. P 01-10 *zamienić 159,1 km na 193,0 km*
22. *Po P 01-10 dodać*
P 01-10bis Maasdriel (Moza, 212,0 km)
P 01-10ter Waalwijk (kanał Bergsche Maas, 236,0 km)
P 01-10quater Geertruidenberg (kanał Bergsche Maas, 251,0 km)
23. *Po P 01-03-01 dodać*
P 01-03-02 Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24,0 km)
24. P 03-01 *po Hollands Diep dodać, 986,0 km*
25. P 04-01 *po Westerschelde dodać, 14,0 km od ujścia*
26. *Po P 05-07 dodać*
P 05-08 Centrum i Zachód (Canal du Centre, 10,0 km)
27. *Po P 10-02 dodać*
P 10-02bis Gorinchem (Merwede, 956,0 km)
P 10-02ter Zaltbommel (Waal, 935,0 km)
28. P 10-41 *zamienić Rodan-Ren na Niffer-Mulhouse*
29. P 10-43 *po Saona dodać 192,75 km*
30. *Po P 11-02 dodać*
P 11-02bis Beverwijk (Kanał Morza Północnego, 4,5 km)
31. *Po P 12-02 dodać*
P 12-02bis Deventer (Geldersche IJssel, 57,3 km)
32. *Po P 12-03 dodać*
P 12-04 Kampen (Geldersche IJssel, 106,8 km)
33. P 15-01 *zamienić Lelystad (IJsselmeer) na Almere (IJsselmeer, 15,0 km)*
34. *Po P 15-01 dodać*
P 15-01bis Lelystad (IJsselmeer, 32,0 km)
35. *Po P 15-02 dodać*
P 15-02bis Sneek (Kanał Księżniczki Małgorzaty, 43,7 km)

- P 15-02ter Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15,0 km)
36. P 15-03 *dodać* Van *przed* Starckenborghkanaal
37. P 15-01-01 *zamienić* Leenwarden *na* Leeuwarden
38. P 20-01 *zmienić* przypis do opisu portów na rzece Łabie *nadając mu brzmienie*: Odległości do portów na rzece Łabie są mierzone w Niemczech od granicy państwowej między Czechami a Niemcami licząc od 0,0 km; w Republice Czeskiej od granicy państwowej między Czechami a Niemcami licząc od 726,15 km, aby uniknąć powtarzania się odległości dla tych dwóch państw.⁴
39. *Zamienić* odległości dla portów na rzece Łabie *na*:
- P 20-15 Děčín (Łaba, 737,3 oraz 739,3 km)
- P 20-16 Uście nad Łabą (Łaba, 761,5 oraz 764,0 km)
- P 20-17 Mielnik (Łaba, 834,4 km)
40. *Po* P 20-17 *dodać*
- P 20-18 Týnec nad Labem (Łaba, 933,7 km)
41. P 20-06-01 *zamienić* Praga (Wełtawa, 46,5 oraz 55,5 km) *na* Mirejovice (Wełtawa, 18,9 km)
42. *Po* P 20-06-01 *dodać*
- P 20-06-02 Praga (Wełtawa, 47,4 oraz 55,5 km)
43. P 40-04 *zamienić* 12,0 km *na* 9,0 km⁵
44. *Po* P 40-04 *dodać*
- P 40-04bis Mikaszewicze (Prypeć, 40,5 km oraz Kanał Mikaszewicki, 7,0 km)
45. *Zamienić* P 40-04bis Mozyrz (Prypeć, 185,0 km) *na*
- P 40-04ter Mozyrz (Prypeć, 188,0 km)
46. P 50-03 *zamienić* 1045,0 km *na* 1054,0 km⁶
47. P 50-06 *zamienić* 907,0 km *na* 905,0 km
48. P 50-07 *zamienić* 1313,0 km *na* 1311,0 km
49. P 50-08 *zamienić* 1541,0 km *na* 1528,0 km
50. P 50-09 *zamienić* 1746,0 km *na* 1738,0 km
51. P 50-10 *zamienić*. 2175,0 km *na* 2165,0 km
52. P 50-11 *zamienić* 2560,0 km *na* 2551,0 km
53. P 50-12 *po* (Wołga, 3051,0 km) *dodać* , port morski
54. P 50-02-01 *zamienić* 42,0 km *na* 46,0 km
55. P 50-02-03 *po* Kanał imienia Moskwy, 0,0 km *dodać* rzeka Moskwa 151,0 km od ujścia do rzeki Oka
56. P 50-02-02-01 *zamienić* 279,0 km *na* 272,0 km
57. P 50-01-01 *zamienić* 2269,0 km *na* 2260,0 km
58. P 60-15 *po* ujście Dwiny Północnej *dodać* , 0,0 km
59. *Po* P 70-01 *dodać*
- P 70-01bis Lochem (Twentekanaal, 15,5 km)
- P 70-01ter Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
60. *Po* P 70-01-01 *dodać*

⁴ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Republika Czeska.

⁵ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Białoruś.

⁶ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Federacja Rosyjska.

- P 70-01-02 Alphen aan den Rijn (Stary Ren, 39,5 km)
61. *Usunąć* P 70-03-01 Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
62. *Zamienić* P 70-03-02 na P 70-03-01
63. *Po* P 80-52 *dodać*
P 80-52bis Widyń (Dunaj, 790,0 km)⁷
64. *Po* P 80-53 *dodać*
P 80-53bis Orjachowo (Dunaj, 678,0 km)
65. *Po* P 80-58 *dodać*
P 80-58bis Silistra (Dunaj, 375,5 km)
66. P 80-59bis *zamienić* Kanał Dunaj-Morze Czarne, 00,0 km na Dunaj, 298,0 km²
67. P 80- 62 Giurgiulesti (Dunaj, 133,0 km) *usunąć* przypis⁸
68. P 80-61 *zamienić* Dunaj, 76,0 Mm - 160,0 Mm na Dunaj, 76,0 Mm -160,0 km
69. P 81-01 *zamienić* Komarno (Wag, 0,0 km) na Sal'a (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane⁹
70. P 81-02 *zamienić* Sal'a (Wag, 54,4-54,8 km) na Sered' (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
71. P 81-03 *zamienić* Sered' (Wag, 73,8-74,3 km) na Hlohovec (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
72. P 81-04 *zamienić* Hlohovec (Wag, 124,4-124,7 km) na Pieszczany (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
73. P 81-05 *zamienić* Pieszczany (Wag, 124,4-127,7 km) na Nowe Miasto nad Wagiem (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
74. P 81-06 *zamienić* Nowe Miasto nad Wagiem (Wag, 137,4-137,7 km) na Trenczyn (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
75. P 81-07 *zamienić* Trenczyn (Wag, 158,5-159,0 km) na Dubnica (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
76. P 81-08 *zamienić* Dubnica (Wag, 168,1-168,5 km) na Puchov (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
77. P 81-09 *zamienić* Puchov (Wag, 192,9-193,4 km) na Powaska Bystrzyca (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
78. P 81-10 *zamienić* Powaska Bystrzyca (Wag, 210,8-211,2 km) na Żylina (Wag) z przypisem o brzmieniu planowane
79. P 81-11 *zamienić* Żylina (Wag, 242,0-243,0 km) na Czadca (połączenie Wag-Odra) z przypisem o brzmieniu planowane
80. P 90-01 *po* Taganrog *dodać* , port morski
81. P 90-02 *po* Jejsk *dodać* , port morski
82. P 90-03 *po* Azow *dodać* , port morski
83. P 90-04 *po* Rostów *dodać* , port morski
84. P 90-05 *zamienić* Don, 2997,0 km na Doniec, 5,0 km od ujścia
85. P 91-04 *zamienić* Pad na Kanał Mediolan-Pad
86. *Po* P 91-04 *dodać*

⁷ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Bułgaria.

⁸ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Republika Mołdawii.

⁹ Umawiająca się Strona, której zgłoszona poprawka dotyczy bezpośrednio (AGN, art. 13(3)): Słowacja.

- P 91-04bis Cremona-Casalmaggiore (Pad)
- P 91-04ter Mantua Viadana (Pad)
87. P 91-05 *zamienić* Emilia Centrale (Pad, 145,0 km od Milano Terminale) *na* Boretto R. Emilia Centrale (Pad, 120,0 km od Milano Terminale)
88. *Po* P 91-05 *dodać*
- P 91-05bis Mantua S. Benedetto (Pad)
- P 90-05ter Mantua Revere (Pad)
89. P 91-07 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Kanał Mantua-Morze Adriatyckie
90. P 91-08 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Kanał Pad-Brondolo
91. P 91-09 *zamienić* Wenecka Lateralna Droga Wodna *na* Laguna Wenecka
92. P 91-04-01 *zamienić* Garibaldi (Droga wodna Ferrara, 80,0 km od Ferrary) *na* Ferrara (Kanał Ferrara-Porto Garibaldi)
93. *Po* P 91-04-01 *dodać*
- P 91-04-02 Ferrara S. Giovanni Ostellato (Kanał Ferrara-Porto Garibaldi)
- P 91-04-03 Garibaldi (Droga wodna Ferrara, 80,0 km od Ferrary)
- P 91-04-04 Rawenna
94. *Zmienić numer* P 91-01-01 *na* P 91-03-01 *i zamienić* (Kanał Fissero-Tartaro-Canalbianco, 0,0 km) *na* (Valdaro i porty prywatne) (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 0,0 km i jeziora wokół Mantui)
95. *Po* P 91-03-01 *dodać*
- P 91-03-02 Mantua Roncoferraro/Governolo (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie)
- P 91 03-03 Mantua Ostiglia (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 30,0 km)
- P 91-03-04 Weron Legnago (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 65,0 km)
- P 91 03-05 Canda (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie)
- P 91 03-06 Rovigo (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 140,0 km)
- P 91-03 -07 Conca di Volta Grimana (Kanał Mantua-Morze Adriatyckie, 170,0 km)
- P 91-03-08 Porto Levante* (Ujście Po di Levante /Pad/)
96. *Usunąć* istniejące porty P 91-01-02 — P 91-01-05

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Dnia 7.10.2016 r.
 DYREKTOR
 Departamentu Usługi Środładowej
 Podpis
 Przemysław Dąca

NACZELNIK WYDZIAŁU
 Marcin Białek

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.565.2010.TREATIES-2 (Notyfikacja Depozytariusza)

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)

GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

AUSTRIA: RATYFIKACJA

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza, informuje:

Wyżej wymieniona czynność została dokonana 30 sierpnia 2010 r. i zawiera:

Zastrzeżenie (wersja oryginalna: angielska)

„Zgodnie z art. 11 Porozumienia, Republika Austrii oświadcza, że nie uważa się za związaną postanowieniami art. 10 niniejszego Porozumienia”.

Porozumienie wchodzi w życie dla Austrii dnia 28 listopada 2010 roku, zgodnie z jego art. 8(3), o następującym brzmieniu:

"W przypadku każdego Państwa składającego dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po rozpoczęciu okresu 90 dni określonego w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu, Porozumienie wchodzi w życie po 90 dniach od daty złożenia wyżej wymienionego dokumentu."

7 września 2010 r.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałym Przedstawicielstwom przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services“ w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.

ORGANIZACJA NARODÓW ZJEDNOCZONYCH  NATIONS
UNIES

ADRES POCZTOWY - ADRESSE POSTALE: UNITED NATIONS, N.Y. 10017
ADRES TELEGRAFICZNY - ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Nr referencyjny: C.N.22.2014.TREATIES-XI.D.5 (Notyfikacja Depozytariusza)
Wydanie ponowne¹

EUROPEJSKIE POROZUMIENIE W SPRAWIE GŁÓWNYCH ŚRÓDLĄDOWYCH
DRÓG WODNYCH O ZNACZENIU MIĘDZYNARODOWYM (KONWENCJA AGN)
GENEWA, 19 STYCZNIA 1996 R.

SERBIA: PRZYSTĄPIENIE

Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych, działający w charakterze depozytariusza,
informuje:

Wyżej wymieniona czynność została dokonana 10 stycznia 2014 r. i zawiera:

Zastrzeżenie (wersja oryginalna: angielska)

„Zgodnie z art. 11 Europejskiego Porozumienia w sprawie Głównych Śródlądowych Dróg Wodnych o Znaczeniu Międzynarodowym, Republika Serbii nie będzie związana postanowieniami art. 10 niniejszego Porozumienia”.

Porozumienie wchodzi w życie dla Serbii dnia 10 kwietnia 2014 roku, zgodnie z jego art. 8(3), o następującym brzmieniu:

"W przypadku każdego Państwa składającego dokument ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia lub przystąpienia po rozpoczęciu okresu 90 dni określonego w ustępie 1 i 2 niniejszego artykułu, Porozumienie wchodzi w życie po 90 dniach od daty złożenia wyżej wymienionego dokumentu."

16 stycznia 2014 r.

NACZELNIK WYDZIAŁU

Marcin Białek

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Dnia 7.10.2016 r.
DYREKTOR
Departamentu Usług Śródlądowej
Podpis P. Dada

Przemysław Dada

¹ Informujemy, że z powodu błędu dokument przystąpienia złożony przez Republikę Serbii w styczniu 2014 roku nie zawierał tekstu powyższego zastrzeżenia.

Do wiadomości: Służby ds. Traktatów Ministerstw Spraw Zagranicznych oraz stosowne organizacje międzynarodowe. Notyfikacje depozytariusza są wydawane wyłącznie w formie elektronicznej. Notyfikacje depozytariusza udostępniane są Stałemu Przedstawicielstwu przy ONZ w Zbiorze Traktatów ONZ dostępnym w Internecie pod adresem <http://treaties.un.org>, w zakładce „Depositary Notifications (CNs)” [Notyfikacje Depozytariusza]. Ponadto Stałe Przedstawicielstwa oraz inne zainteresowane strony mogą subskrybować notyfikacje depozytariusza przesyłane za pośrednictwem wiadomości e-mail poprzez usługę automatycznej subskrypcji „Automated Subscription Services” w Sekcji Traktatów; usługa dostępna jest również pod adresem <http://treaties.un.org>.



EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES VOIES NAVIGABLES
D'IMPORTANCE INTERNATIONALE (AGN)

ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ВНУТРЕННИХ
ВОДНЫХ ПУТЯХ МЕЖДУНАРОДНОГО ЗНАЧЕНИЯ (СМВП)



**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)**



**UNITED NATIONS
1996**

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

THE CONTRACTING PARTIES,

CONSCIOUS of the need to facilitate and develop international transport by inland waterways in Europe,

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

EMPHASIZING the important role of inland water transport, which in comparison with other modes of inland transport has economic and ecological advantages and offers spare infrastructure and vessel capacity and is therefore capable of lowering social costs and negative impacts on the environment by inland transport as a whole,

CONVINCED that, in order to make international inland water transport 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 and construction of a network of inland waterways of international importance, based on agreed infrastructure and operational parameters,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

DESIGNATION OF THE NETWORK

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a coordinated plan for the development and construction of a network of inland waterways, hereinafter referred to as the "network of inland waterways of international importance" or "E waterway network", which they intend to undertake within the framework of their relevant programmes. The E waterway network consists of inland waterways and ports of international importance as described in annexes I and II to this Agreement.

Article 2

TECHNICAL AND OPERATIONAL CHARACTERISTICS
OF THE NETWORK

The network of inland waterways of international importance referred to in article 1 shall conform to the characteristics set out in annex III to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work.

Article 3

ANNEXES

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

Article 4

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

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

Article 5

SIGNATURE

1. This Agreement shall be open at the Office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the Terms of Reference of the Commission, from 1 October 1996 to 30 September 1997.

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

Article 6

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 5.
2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 7

ACCESSION

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of article 5 from 1 October 1996 onwards.
2. Accessions shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 8

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement 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 network of inland waterways of international importance link, in a continuous manner, the territories of at least three of the States which have deposited such an instrument.
 2. If this condition is not fulfilled, the Agreement 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
-

Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the said instrument.

Article 9

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE AGREEMENT

1. Nothing in this Agreement 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 10

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement 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 11

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 10 of this Agreement.

Article 12

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 13 and 14.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water 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 come into force with respect to all Contracting Parties 3 months after the expiry of a period of 12 months following the date of its communication, provided that during such period of 12 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 13

AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

1. Annexes I and II to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it 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 or port of international importance or in the case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway or if the considered port is situated on the said territory.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.
5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.
6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.
7. The depositary shall be kept promptly informed by the secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 14

AMENDMENT OF ANNEX III

1. Annex III to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by the 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 of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with regard 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 a 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 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement 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.

Article 16

TERMINATION

If, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties for any period of 12 consecutive months is reduced to less than five, the Agreement shall cease to have effect 12 months after the date on which the fifth State ceased to be a Contracting Party.

Article 17

NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Agreement 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 on 23 May 1969.

Article 18

AUTHENTIC TEXTS

The original of this Agreement, 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 Agreement.

Done at Geneva on the nineteenth day of January 1996.

Annex I

INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of inland waterways of
international importance

1. All inland waterways of international importance (E waterways) shall have two-, four- or six-digit numbers preceded by the letter "E".
2. Main elementary parts of the 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.

List of inland waterways of international importance

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	
	E 01		Dunkerque-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht, Moerdijk to Rotterdam/Europoort via rivers Maas, Kil, Noord and Nieuwe Maas
		E 01-02	Meuse from Namur to Givet
		E 01-04	Liège-Visé Canal
		E 01-04-01	Monsin Canal
		E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-Canal de la Meuse
		E 01-06	Kanaal van St. Andries
		E 01-03	Zuid-Willemsvaart from Maas to 's Hertogenbosch
	E 02		Zeebrugge-Brugge-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
		E 02-02	Brugge-Oostende Canal
		E 02-02-01	Plassendale-Nieuwpoort Canal
		E 02-04	Leie-Roeselare Canal
	E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent via Nieuwe Merwede, Schelde-Rijn Connection, Terneuzen-Gent Canal and Gent Circular Canal
	E 04		Vlissingen-Antwerpen-Rupelmonde-Bruxelles-Seneffe via Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel, Bruxelles-Rupel and Charleroi-Bruxelles Canals

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
	E 05		[Compiègne-Escaut]-Valenciennes-Condé-Tournai-Gent-Dendermonde-Antwerpen-Hasselt-Genk-Liège via Oise, Seine-Nord Connection, Haut Escaut, Bovenschelde, Gent Circular Canal, Boven-Zeeschelde and Albertkanaal
		E 05-02	Peronnes-Pommeroeul via Nimy-Blaton-Peronnes Canal
		E 05-01	Bossuit-Kortrijk Canal
		E 05-04	Blaton-Ath-Aalst-Dendermonde via Blaton-Ath Canal and Dender
		E 05-06	Viersel-Duffel-Mouth of the Rupel via Netekanaal, Beneden-Nete and Rupel
	E 06		Antwerpen-Schelde-Rhine Connection
	E 07		Gent Circular Canal-Merendree-Eeklo, via Gent-Oostende Canal-[Maldegem-Zeebrugge]
E 10			Rotterdam/Europoort-Lobith via Oude Maas, Merwede and Waal, Rhine [Niffer, Mulhouse, Besançon-St. Symphorien]-Lyon-Marseille-Fos
		E 10-01	Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal
		E 10-03	Rhein-Herne-Kanal
		E 10-05	Ruhr
		E 10-07	River Neckar downstream of Plochingen
		E 10-09	River Rhine from Niffer to Rheinfelden
		E 10-02	[Saône-Moselle]

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
		E 10-04	Rhône-Sète Connection
		E 10-06	Rhône and St. Louis Canal: Barcarain-Fos
	E 11		IJmuiden-Tiel via Noordzeekanaal and Amsterdam-Rhine Canal
		E 11-01	Zaan
	E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle- Waddenzee via Maas-Waal Kanaal, Waal, Nederrijn, IJssel and IJsselmeer
		E 12-02	Zwolle-Meppel via Zwarte Water and Mepeldiep
		E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis via Ramsdiep
	E 13		North Sea-Emden-Dortmund via Ems and Dortmund-Ems-Kanaal
	E 14		River Weser from the North Sea via Bremerhaven and Bremen to Minden
	E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen- Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg- Elsfleth via IJsselmeer, Prinses Margariet Kanaal, Van Starckenborgh Kanaal, Eemskanaal, Ems, Dortmund- Ems-Kanaal, Küstenkanaal and Hunte
		E 15-01	Van Harinxma Canal from Fonejacht to Harlingen

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
E 20			River Elbe from the North Sea via Hamburg, Magdeburg, Usti-nad-Labem, Melnik and Pardubice-[Elbe-Danube Connection]
		E 20-02	Elbe-Seitenkanal
		E 20-04	River Saale up to Leipzig
		E 20-06	River Vltava: Melnik-Praha-Slapy
	E 21		River Trave from the Baltic Sea via Elbe-Lübeck-Kanal to Elbe
E 30			Swinoujscie-Szczecin-river Oder from Szczecin via Wroclaw to Kozle, [Oder-Danube Connection]
		E 30-01	Gliwice Canal
	E 31		Szczecin-Westoder-Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
E 40			[River Wisla from Gdansk to Warszawa-Brest]-Pinsk-river Dnipro via Kyiv to Kherson
		E 40-02	River Pivdenny Buh up to Mykolaiv
	E 41		Klaipeda-Kurshskiy Zaliv-river Nemunas-Kaunas
E 50			St. Petersburg, via Volgo-Baltijskiy Waterway to Vytegra-Rybinsk-river Volga from Rybinsk via Nizhnij Novgorod, Kazan and Volgograd to Astrakhan
		E 50-02	Rybinsk-Moskva
		E 50-02-02	River Volga from Dubna to Tver
		E 50-01	River Kama from its mouth to Solikamsk

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
E 60			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-Peterburg-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
			E 60-02 River Guadalquivir up to Sevilla
			E 60-04 River Douro up to Portuguese/Spanish State border
			E 60-06 Gironde and Garonne up to Castets-en-Dorthe
			E 60-08 Loire up to Nantes
			E 60-01 Coastal route along the western coast of the United Kingdom to Liverpool, including the Manchester-Liverpool Canal
			E 60-03 Coastal route along the eastern coast of the United Kingdom, including the river Humber
			E 60-10 From coastal route to Waddenzee up to Harlingen
			E 60-12 From coastal route to Ems-Dollard
			E 60-05 Coastal route along the western coast of Denmark and Norway

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	
		E 60-07	Coastal route along the western coast of Sweden, including the river Göta
		E 60-09	Coastal route along the eastern coast of Sweden, including Lake Mälaren
		E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
		E 60-11	Coastal route to Finland, then via the Saimaa Canal to Savonlinna-Iisalmi
		E 60-11-02	From E 60-11 to Joensuu-Nurmes
	E 61		River Peene downstream of Anklam
E 70			From Europoort/Rotterdam to Arnhem via Lek and Benedenrijn-Zutphen-Enschede-[Twente-Mittelland Canal]-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elblag-Zalew Wislany-Kaliningrad-rivers Pregolia and Dayma-Kurshskiy Zaliv-Klaipeda
		E 70-01	Hollandsche Ijssel from Krimpen to Gouda
		E 70-03	Zijkanaal up to Almelo
		E 70-02	Mittellandkanal branch to Osnabrück
		E 70-04	Mittellandkanal branch to Hannover-Linden
		E 70-06	Mittellandkanal branch to Hildesheim

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*	
Trunk waterways	Other main waterways	Branches		
1	2	3	4	
		E 70-08	Mittellandkanal branch to Salzgitter	
		E 70-05	Havelkanal	
		E 70-10	Spree	
		E 70-12	Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal	
	E 71			Teltowkanal, Britzer Verbindungskanal and Spree-Oder-Wasserstrasse
		E 71-02		Potsdamer Havel
		E 71-04		Teltowkanal-Oststrecke
		E 71-06		Dahme-Wasserstrasse, downstream of Königs Wusterhausen
	E 80			Le Havre-Conflans via Le Havre-Tancarville Canal, Seine et Oise-[Compiègne-Toul], via river Moselle to Koblenz, river Rhine to Mainz, river Main to Bamberg, Main-Donau-Kanal, river Danube from Kelheim to Sulina
			E 80-02	River Seine from Tancarville to estuary
E 80-04			River Seine from Conflans to Nogent	
E 80-06			River Saar up to Saarbrücken	
E 80-08			River Drava up to Osijek	
E 80-10			[Danube-Sava Canal from Vucovar to Samac]	
E 80-01			River Tisza up to Szeged	
E 80-01-02			River Bega up to Timisoara	
E 80-12	River Sava up to Sisak			

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
		E 80-03	River Olt up to Slatina
		E 80-05	Danube-Bucuresti Canal
		E 80-14	Danube-Black Sea Canal
		E 80-14-01	Poarta Alba-Navodari Canal
		E 80-07	River Prut up to Ungheni
		E 80-09	Danube-Kilia arm
		E 80-16	Danube-St. George arm
	E 81		River Vah from its mouth to Žilina and [Vah-Oder link]
E 90			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
		E 90-01	Coastal route in the Adriatic Sea to Trieste
		E 90-02	Coastal route in the Black Sea
		E 90-03	River Dnestr from Belgorod Dnestrovskiy to Bender
		E 90-05	Coastal route in the Caspian Sea
		E 91	
		91-02	Po from Conca di Cremona to Casale Monferrato

NUMBER OF E WATERWAY			DESCRIPTION OF THE ROUTE*
Trunk waterways	Other main waterways	Branches	
1	2	3	4
		91-04	Ferrara Waterway from Ferrara to Porto Garibaldi
		91-06	Po Grande from Volta Grimana to its mouth
		91-01	Mantova-Volta Grimana via the Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway
		91-08	Po di Levante from Po-Brondolo Canal to the Adriatic Sea
		91-03	[Padova-Venezia Canal]

* Portions of E waterways which do not exist at present but which are included in relevant infrastructure development programmes are indicated in square brackets [...].

Annex II

INLAND NAVIGATION PORTS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of inland navigation ports of international importance

All inland navigation ports of international importance (E ports) 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 and preceded by the letter "P". Private ports belonging to particular enterprises shall be marked with an asterisk (*).

List of inland navigation ports of international importance

P 01-01	Dunkerque (Dunkerque-Valenciennes Canal, 20.5 km)
P 01-02	Charleroi (Sambre, 38.8 km)
P 01-03	Namur (Meuse, 46.3 km)
P 01-04	Liège (Meuse, 113.7 km)
P 01-05	Maastricht (Maas, 4.5 km)
P 01-06	Stein (Maas, 21.9 km)
P 01-07	Born (Maas, 29.7 km)
P 01-08	Maasbracht (Maas, 41.8 km)
P 01-09	Roermond (Maas, 74.3 km)
P 01-10	Oss (Maas, 159.1 km)
P 01-11	Dordrecht (Merveke, 974.4 km)
P 01-12	Zwijndrecht (Oude Maas, 980.6 km)
P 01-13	Vlaardingen (Nieuwe Waterweg, 1010.5 km)
P 01-14	Maassluis (Nieuwe Waterweg, 1018.7 km)
P 01-01-01	Overpelt (Kanaal Bocholts-Herentals, 14.8 km)
P 01-03-01	's-Hertogenbosch (Zuid-Willemsvaart, 4.0 km)
P 02-01	Zeebrugge (North Sea)
P 02-02	Aalter (Kanaal Oostende-Brugge-Gent, 22.5 km)
P 02-03	Lille (Deûle, 42.0 km)
P 02-02-01	Oostende (North Sea)
P 02-04-01	Roeselare (Leie-Roeselare Canal, 0.5 km)
P 02-04-02	Izegem (Leie-Roeselare Canal, 6.4 km)
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep)
P 03-02	Terneuzen (Terneuzen-Gent Canal, 32.5 km)

P 03-03 Zelzate (Terneuzen-Gent Canal, 19.6 km)
P 03-04 Gent (Terneuzen-Gent Canal, 4.6 km)
P 04-01 Vlissingen (Westerschelde)
P 04-02 Beveren (Beneden Zeeschelde, 22.9 km)
P 04-03 Ruisbroek (Kanaal Charleroi-Bruxelles, 58.8 km)
P 04-04 Grimbergen (Kanaal Bruxelles-Rupel, 12.2 km)
P 04-05 Bruxelles (Kanaal Bruxelles-Rupel, 62.0 km)
P 05-01 Avelgem (Bovenschelde, 35.7 km)
P 05-02 Melle (Boven-Zeeschelde, 9.9 km)
P 05-03 Meerhout (Albertkanaal, 80.7 km)
P 05-04 Ham (Albertkanaal, 73.7 km)
P 05-05 Hasselt (Albertkanaal, 51.5 km)
P 05-06 Genk (Albertkanaal, 42.9 km)
P 05-04-01 Aalst (Dender, 53.7 km)
P 06-01 Antwerpen (Schelde, 102.9 km)
P 06-02 Bergen op Zoom (Schelde-Rijn Verbinding, 1031.8 km)
P 10-01 Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002.5 km)
P 10-02 Albasserdam (Noord, 981.1 km)
P 10-03 Tiel (Waal, 914.6 km)
P 10-04 Emmerich (Rhine, 852.0 km)
P 10-05 Wesel (Rhine, 814.0 km)
P 10-06 Rheinberg-Ossenberg* (Rhine, 806.0 km)
P 10-07 Orsoy (Rhine, 794.0 km)
P 10-08 Walsum-Nordhafen* (Rhine, 793.0 km)
P 10-09 Walsum-Sud* (Rhine, 791.0 km)
P 10-10 Schwelgern* (Rhine, 790.0 km)
P 10-11 Homberg, Sachtleben* (Rhine, 774.0 km)
P 10-12 Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhine, 774.0 km)
P 10-13 Krefeld (Rhine, 762.0 km)
P 10-14 Düsseldorf (Rhine, 743.0 km)
P 10-15 Neuss (Rhine, 740.0 km)
P 10-16 Stürzelberg* (Rhine, 726.0 km)
P 10-17 Leverkusen* (Rhine, 699.0 km)
P 10-18 Köln (Rhine, 688.0 km)
P 10-19 Wesseling-Godorf* (Rhine, 672.0 km)
P 10-20 Bonn (Rhine, 658.0 km)
P 10-21 Andernach (Rhine, 612.0 km)
P 10-22 Neuwied (Rhine, 606.0 km)
P 10-23 Bendorf (Rhine, 599.0 km)
P 10-24 Koblenz (Rhine, 596.0 km)
P 10-25 Bingen (Rhine, 527.0 km)
P 10-26 Wiesbaden (Rhine, 500.0 km)
P 10-27 Gernsheim (Rhine, 462.0 km)

P 10-28	Worms (Rhine, 444.0 km)
P 10-29	Mannheim (Rhine, 424.0 km)
P 10-30	Ludwigshafen (Rhine, 420.0 km)
P 10-31	Speyer (Rhine, 400.0 km)
P 10-32	Germersheim (Rhine, 385.0 km)
P 10-33	Wörth (Rhine, 366.0 km)
P 10-34	Karlsruhe (Rhine, 360.0 km)
P 10-35	Kehl (Rhine, 297.0 km)
P 10-36	Strasbourg (Rhine, 296.0 km)
P 10-37	Breisach (Rhine, 226.0 km)
P 10-38	Colmar-Neuf Brisach (Rhine, 225.8 km)
P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21.0 km)
P 10-40	Fort Louis Stattmatten (Grand Canal d'Alsace, 322.0 km)
P 10-41	Ile Napoléon (Rhône-Rhine Canal, 37.6 km)
P 10-42	Mulhouse (Rhône-Rhine Canal, 31.0 km)
P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230.0 km, 296.0 km and 335.0 km, respectively)
P 10-44	Lyon (Saône, 375.0 km)
P 10-45	Marseille-Fos (Marseille-Rhône Canal, 0.0 km)
P 10-01-01	Rhein-Lippe-Hafen* (Wesel-Datteln-Kanal, 1.0 km)
P 10-01-02	Marl Hüls-AG* (Wesel-Datteln-Kanal, 38.0 km)
P 10-01-03	Auguste Victoria* (Wesel-Datteln-Kanal, 39.0 km)
P 10-01-04	Lünen (Datteln-Hamm-Kanal, 11.0 km)
P 10-01-05	Berkamen* (Datteln-Hamm-Kanal, 22.0 km)
P 10-01-06	Hamm (Datteln-Hamm-Kanal, 34.0 km)
P 10-01-07	Schmehausen* (Datteln-Hamm-Kanal, 47.0 km)
P 10-03-01	Essen (Rhein-Herne-Kanal, 16.0 km)
P 10-03-02	Coelln-Neuessen* (Rhein-Herne-Kanal, 17.0 km)
P 10-03-03	Ruhr-Oel* (Rhein-Herne-Kanal, 22.0 km)
P 10-03-04	Gelsenkirchen (Rhein-Herne-Kanal, 24.0 km)
P 10-03-05	Wanne-Eickel (Rhein-Herne-Kanal, 32.0 km)
P 10-05-01	Mülheim (Ruhr, 8.0 km)
P 10-07-01	Heilbronn (Neckar, 110.0 km)
P 10-07-02	Stuttgart (Neckar, 186.0 km)
P 10-07-03	Plochingen (Neckar, 200.0 km)
P 10-09-01	Huningue (Rhine, 168.4 km)
P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Rhine, 159.38-169.95 km)
P 10-04-01	Sète (Rhône-Sète Canal, 96.0 km)
P 10-06-01	Fos (Fos Bay, sea section)
P 11-01	IJmond (Noordzeekanaal, 4.7 km)
P 11-02	Zaanstad (Zaan, 1.4 km)
P 11-03	Amsterdam (Noordzeekanaal, 20.6 km)
P 11-04	Utrecht (Amsterdam-Rijnkanaal, 35.0 km)

P 11-01-01	Zaandam (Zaan, 2.0 km)
P 12-01	Nijmegen (Waal, 884.6 km)
P 12-02	Arnhem (Nederrijn, 885.8 km)
P 12-03	Zwolle (IJssel, 980.7 km)
P 12-02-01	Meppel (Meppelerdiep, 10.5 km)
P 13-01	Emsland* (Dortmund-Ems-Kanaal, 151.0 km)
P 13-02	Münster (Dortmund-Ems-Kanaal, 68.0 km)
P 13-03	Dortmund (Dortmund-Ems-Kanaal, 1.0 km)
P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66.0-68.0 km)
P 14-02	Nordenham (Weser, 54.0-64.0 km)
P 14-03	Brake (Weser, 41.0 km)
P 14-04	Bremen (Weser, 4.0-8.0 km)
P 15-01	Lelystad (IJsselmeer)
P 15-02	Lemmer (Prinses Margarietkanaal, 90.5 km)
P 15-03	Groningen (Starckenborghkanaal, 7.0 km)
P 15-04	Emden (Ems, 41.0 km)
P 15-05	Leer (Ems, 14.0 km)
P 15-06	Oldenburg* (Hunte, 0.0-5.0 km)
P 15-01-01	Leenwarden (Haringsmakanaal, 23.7 km)
P 20-01	Cuxhaven (Elbe, 724.0 km) <u>1/</u>
P 20-02	Brunsbüttel (Elbehafen, 693.0 km) <u>1/</u>
P 20-03	Bützfleet* (Elbe, 668.0 km) <u>1/</u>
P 20-04	Hamburg (Elbe, 618.0-639.0 km) <u>1/</u>
P 20-05	Lauenburg (Elbe, 568.0 km) <u>1/</u>
P 20-06	Tangermünde (Elbe, 388.0 km) <u>1/</u>
P 20-07	Kieswerk Rogätz* (Elbe, 354.0 km) <u>1/</u>
P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330.0 and 333.0 km) <u>1/</u>
P 20-09	Schönebeck (Elbe, 315.0 km) <u>1/</u>
P 20-10	Aken (Elbe, 277.0 km) <u>1/</u>
P 20-11	Torgau (Elbe, 154.0 km) <u>1/</u>
P 20-12	Kieswerk Mühlberg* (Elbe, 125.0 km) <u>1/</u>
P 20-13	Riesa (Elbe, 109.0 km) <u>1/</u>
P 20-14	Dresden (Elbe, 57 and 61 km) <u>1/</u>
P 20-15	Děčín (Elbe, 98.2 and 94.2 km) <u>1/</u>
P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75.3 and 72.5 km) <u>1/</u>
P 20-17	Mělník (Elbe, 3.0 km) <u>1/</u>
P 20-04-01	Halle-Trotha (Saale, 86.0 km)
P 20-06-01	Praha (Vltava, 46.5 and 55.5 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 Mělník.

P 21-01	Lübeck (Trave, 2.0-8.0 km)
P 30-01	Swinoujście (Baltic Sea-mouth of the Oder)
P 30-02	Szczecin (Oder, 741.0 km)
P 30-03	Kostrzyn (Oder, 617.0 km)
P 30-04	Wrocław (Oder, 255.0 km)
P 30-05	Kozle (Oder, 96.0 km)
P 30-01-01	Gliwice (Gliwicki Canal, 41.0 km)
P 40-01	Gdansk (Baltic Sea-mouth of the Wisla)
P 40-02	Bydgoszcz (Wisla, 772.3 km and Brda, 2.0 km)
P 40-03	Warszawa (Wisla, 520.0 km and Zeran Canal, 2.0 km)
P 40-04	Chernihiv (Dnipro, 1070.0 km)
P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856.0 km)
P 40-06	Cherkassy (Dnipro, 653.0 km)
P 40-07	Kremenchuk (Dnipro, 541.0 km)
P 40-08	Dniprodzerzhynsk (Dnipro, 429.0 km)
P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393.0 km)
P 40-10	Zaporizhya (Dnipro, 308.0 km)
P 40-11	Nova Kakhovka (Dnipro, 96.0 km)
P 40-12	Kherson (Dnipro, 28.0 km)
P 40-02-01	Mykolaiv (Pivdenny Buh, 95.0 km)
P 41-01	Klaipeda river port (Kurshskiy Zaliv)
P 41-02	Neringa (Kurshskiy Zaliv)
P 41-03	Jurbarkas (Nemunas, 126.0 km)
P 41-04	Kaunas (Nemunas, 219.0 km)
P 50-01	Sankt-Peterburg sea port (Neva, 1397.0 km) <u>2/</u>
P 50-02	Sankt-Peterburg river port (Neva, 1385.0 km) <u>2/</u>
P 50-03	Podporozhie (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 1045.0 km) <u>2/</u>
P 50-04	Cherepovets (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 540.0 km) <u>2/</u>
P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520.0 km) <u>2/</u>
P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907.0 km) <u>2/</u>
P 50-07	Kazan (Volga, 1313.0 km) <u>2/</u>
P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541.0 km) <u>2/</u>
P 50-09	Samara (Volga, 1746.0 km) <u>2/</u>
P 50-10	Saratov (Volga, 2175.0 km) <u>2/</u>
P 50-11	Volgograd (Volga, 2560.0 km) <u>2/</u>
P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051.0 km) <u>2/</u>
P 50-02-01	Moskva Northern Port (Kanal imeni Moskvyy, 42.0 km) <u>2/</u>
P 50-02-02	Moskva Western Port (Kanal imeni Moskvyy, 32.0 km) <u>2/</u>
P 50-02-03	Moskva Southern Port (Kanal imeni Moskvyy, 0.0 km) <u>2/</u>
P 50-02-02-01	Tver (Volga, 279.0 km) <u>2/</u>

2/ Distance from Moskva Southern Port.

P 50-01-01 Perm (Kama, 2269.0 km) 2/
P 60-01 Scheveningen (North Sea)
P 60-02 Den Helder (North Sea)
P 60-03 Brunsbüttel (Kiel Canal, 2.0-5.0 km)
P 60-04 Rendsburg (Kiel Canal, 62.0 km)
P 60-05 Kiel (Kiel Canal, 96.0 km)
P 60-06 Flensburg
P 60-07 Wismar
P 60-08 Rostock
P 60-09 Stralsund
P 60-10 Greifswald
P 60-11 Sventoji (Baltic Sea)
P 60-12 Vyborg (Vyborg Bay)
P 60-13 Petrozavodsk (Lake Onega, 1009.0 km) 2/
P 60-14 Arkhangel'sk sea port (Mouth of Severnaja Dvina)
P 60-15 Arkhangel'sk river port (Mouth of Severnaja Dvina)
P 60-02-01 Sevilla (Guadalquivir, 80.0 km)
P 60-04-01 Douro (Douro, 5.0 km)
P 60-04-02 Sardoura (Douro, 49.0 km)
P 60-04-03 Régua-Lamego (Douro, 101.0 km)
P 60-06-01 Bordeaux (Gironde and Garonne, 359.0 km)
P 60-08-01 Nantes (Loire, 645.0 km)
P 60-10-01 Harlingen (Waddenzee)
P 60-12-01 Delfzijl (Waddenzee)
P 60-11-01 Mustola (39.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02 Kaukas* (52.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-03 Rapasaari* (52.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-04 Joutseno* (67.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-05 Vuoksi* (85.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-06 Varkaus (Port of Taipale, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-07 Varkaus (Port of Kosulanniemi*, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-08 Varkaus (Port of Akonniemi, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-09 Kuopio (352.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02-01 Puhos* (311.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02-02 Joensuu (346.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 61-01 Anklam (Peene, 95.0 km)
P 70-01 Wageningen (Neder-Rijn, 903.2 km)
P 70-02 Enschede (Twentekanaal, 49.8 km)
P 70-03 Ibbenbüren (Mittellandkanal, 5.0 km)
P 70-04 Minden (Mittellandkanal, 100.0-104.0 km)

P 70-05	Hannover (Mittellandkanal, 155.0-159.0 km)
P 70-06	Mehrum* (Mittellandkanal, 194.0 km)
P 70-07	Braunschweig (Mittellandkanal, 220.0 km)
P 70-08	Braunschweig/Thune* (Mittellandkanal, 223.0 km)
P 70-09	Haldensleben (Mittellandkanal, 301.0 km)
P 70-10	Niegripp* (Elbe-Havel-Kanal, 330.0 km)
P 70-11	Brandenburg* (Untere Havel-Wasserstrasse, 60.0 km)
P 70-12	Brandenburg (Untere Havel-Wasserstrasse, 57.0 km)
P 70-13	Deponie Deetz* (Untere Havel-Wasserstrasse, 40.0 km)
P 70-14	Spandau South Harbour (Untere Havel-Wasserstrasse, 2.0 km)
P 70-15	Elblag (Zalew Wiślany)
P 70-16	Kaliningrad sea port (Pregolia, 8.0 km)
P 70-17	Kaliningrad river port (Pregolia, 9.0 km)
P 70-01-01	Gouda (Hollandsche IJssel, 1.4 km)
P 70-03-01	Hengelo (Twentekanaal, 45.1 km)
P 70-03-02	Almelo (Zijkanaal, 17.6 km)
P 70-02-01	Osnabrück (Stichkanal, 13.0 km)
P 70-04-01	Hannover-Linden (Stichkanal, 11.0 km)
P 70-06-01	Hildesheim (Stichkanal, 15.0 km)
P 70-08-01	Salzgitter (Stichkanal, 15.0 km)
P 70-10-01	Cargo Handling Complex* (branch of the Spree at 0.0 km)
P 70-10-02	Nonnendamm (Spree, 2.0 km)
P 70-10-03	Reuter Power Station* (Spree, 3.0 km)
P 70-10-04	Charlottenburg Power Station* (Spree, 8.0 km)
P 70-10-05	Westhafen Berlin (Westhafenkanal, 3.0 km)
P 70-10-06	Osthafen Berlin (Spree, 21.0 km)
P 70-10-07	Klingenberg Heating Station (Spree, 25.0 km)
P 70-12-01	Moabit Power Station* (Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 9.0 km)
P 71-01	Teltowkanal Cargo-Handling Point* (Teltowkanal, 31.0-34.0 km)
P 71-02	Oberschöneweide Cargo-Handling Point (Spree-Oder-Wasserstrasse, 28.0-29.0 km)
P 71-03	Eisenhüttenstadt EKO* (Spree-Oder-Wasserstrasse, 122.0 km)
P 71-04	Eisenhüttenstadt (Spree-Oder-Wasserstrasse, 124.0 km)
P 71-02-01	Potsdam (Potsdamer Havel, 3.0 km)
P 71-06-01	Niederlehme* (Dahme-Wasserstrasse, 8.0 km)
P 71-06-02	Königs Wusterhausen (Dahme-Wasserstrasse, 8.0 km)
P 80-01	Le Havre (Le Havre-Tancarville Canal, 20.0 km)
P 80-02	Rouen (Seine, 242.0 km)
P 80-03	Conflans (Seine, 239.0 km)

P 80-47	Vukovar (Danube, 1333.1 km)
P 80-48	Beograd (Danube, 1170.0 km)
P 80-49	Smederevo (Danube, 1116.3 km)
P 80-50	Orsova (Danube, 954.0 km)
P 80-51	Turnu Severin (Danube, 931.0 km)
P 80-52	Prahovo (Danube, 861.0 km)
P 80-53	Lom (Danube, 743.0 km)
P 80-54	Turnu Magurele (Danube, 597.0 km)
P 80-55	Svistov (Danube, 554.0 km)
P 80-56	Rousse (Danube, 495.0 km)
P 80-57	Giurgiu (Danube, 493.0 km)
P 80-58	Oltenitza (Danube, 430.0 km)
P 80-59	Calarasi (Danube, 370.5 km)
P 80-60	Braila (Danube, 172.0-168.5 km)
P 80-61	Galati (Danube, 157.0-145.4 km)
P 80-62	Giurgiulesti (Danube, 133.0 km) 3/
P 80-63	Reni (Danube, 128.0 km)
P 80-64	Tulcea (Danube, 73.5-70.0 km)
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).
P 80-06-01	Dillingen (Saar, 59.0 km)
P 80-08-01	Osijek (Drava, 14.0 km)
P 80-01-01	Szeged (Tisza, 170.0 km)
P 80-14-01	Cernavoda (Danube-Black Sea Canal, 0.0 km)
P 80-14-02	Medgidia (Danube-Black Sea Canal, 27.5 km)
P 80-14-03	Constanta (Danube-Black Sea Canal, 64.0 km)
P 80-09-01	Ismail (Danube-Kilia arm, 93.0 km)
P 80-09-02	Kilia (Danube-Kilia arm, 47.0 km)
P 80-09-03	Oust-Dunaisk (Danube-Kilia arm, 1.0 km)
P 90-01	Taganrog (Taganrog Bay)
P 90-02	Eysk (Taganrog Bay)

3/ Planned.

P 80-04	Frouard (Moselle, 346.5 km)
P 80-05	Metz (Moselle, 297.0-294.0 km)
P 80-06	Mondelange-Richemont (Moselle, 279.5-277.9 km)
P 80-07	Thionville-Illange (Moselle, 271.9-270.1 km)
P 80-08	Merttert (Moselle, 208.0 km)
P 80-09	Trier (Moselle, 184.0 km)
P 80-10	Bingen (Rhine, 527.0 km)
P 80-11	Wiesbaden (Rhine, 500.0 km)
P 80-12	Mainz (Rhine, 500.0 km)
P 80-13	Flörsheim* (Main, 9.0 km)
P 80-14	Raunheim* (Main, 14.0 km)
P 80-15	Hattersheim* (Main, 17.0 km)
P 80-16	Kelsterbach* (Main, 19.0 km)
P 80-17	Frankfurt* (Main, 22.0-29.0 km)
P 80-18	Frankfurt (Main, 31.0-37.0 km)
P 80-19	Offenbach (Main, 40.0 km)
P 80-20	Hanau (Main, 56.0-60.0 km)
P 80-21	Grosskrotzenburg* (Main, 62.0 km)
P 80-22	Stockstadt (Main, 82.0 km)
P 80-23	Aschaffenburg (Main, 83.0 km)
P 80-24	Triefenstein* (Main, 173.0 km)
P 80-25	Karlstadt* (Main, 227.0 km)
P 80-26	Würzburg (Main, 246.0-251.0 km)
P 80-27	Schweinfurt (Main, 330.0 km)
P 80-28	Bamberg (Main-Donau-Kanal, 3.0 km)
P 80-29	Erlangen (Main-Donau-Kanal, 46.0 km)
P 80-30	Nürnberg (Main-Donau-Kanal, 72.0 km)
P 80-31	Regensburg (Danube, 2370.0-2378.0 km)
P 80-32	Deggendorf* (Danube, 2281.0-2284.0 km)
P 80-33	Linz (Danube, 2128.2-2130.6 km)
P 80-34	Linz-Vöest* (Danube, 2127.2 km)
P 80-35	Enns-Ennsdorf (Danube, 2111.8 km)
P 80-36	Krems (Danube, 2001.5 km)
P 80-37	Wien (Danube, 1916.8-1920.2 km)
P 80-38	Bratislava (Danube, 1867.0 km)
P 80-39	Győr-Gönyü (Danube, 1807.0 km)
P 80-40	Komarno (Danube, 1767.1 km)
P 80-41	Šturovo (Danube, 1722.0 km)
P 80-42	Budapest (Danube, 1640.0 km)
P 80-43	Százhalombatta (Danube, 1618.7 km)
P 80-44	Dunaujvaros (Danube, 1579.0 km)
P 80-45	Dunaföldvár (Danube, 1563.0 km)
P 80-46	Baja (Danube, 1480.0 km)

P 90-03 Azov (Don, 3168.0 km) 2/
P 90-04 Rostov (Don, 3134.0 km) 2/
P 90-05 Oust-Donetsk (Don, 2997.0 km) 2/
P 90-03-01 Belgorod Dnestrovskiy (mouth of the Dneestr River)
P 90-03-02 Bender (Nistru, 228.0 km)
P 91-01 Milano Terminale (Milano-Po Canal, 0.0 km) 4/
P 91-02 Lodi (Milano-Po Canal, 20.0 km from Milano Terminale) 4/
P 91-03 Pizzighettone (Milano-Po Canal, 40.0 km from Milano Terminale)
P 91-04 Cremona (Po, 55.0 km from Milano Terminale)
P 91-05 Emilia Centrale (Po, 145.0 km from Milano Terminale) 4/
P 91-06 Ferrara (Po, 200.0 km from Milano Terminale)
P 91-07 Adria (Veneta Lateral Waterway, 265.0 km from Milano Terminale)
P 91-08 Chioggia (Veneta Lateral Waterway, 285.0 km from Milano Terminale)
P 91-09 Marghera (Veneta Lateral Waterway, 300.0 km from Milano Terminale)
P 91-10 Nogaro (Veneta Lateral Waterway, 355.0 km from Milano Terminale)
P 91-11 Monfalcone (Veneta Lateral Waterway, 410.0 km from Milano Terminale)
P 91-12 Trieste (Adriatic Sea)
P 91-02-01 Piacenza (Po, 35.0 km from Conca di Cremona)
P 91-02-02 Pavia (Ticino, 98.0 km from Conca di Cremona)
P 91-02-03 Casale Monferrato (Po, 183.0 km from Conca di Cremona)
P 91-04-01 Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara)
P 91-06-01 Porto Tolle (Po Grande, 260.0 km from Milano Terminale)
P 91-01-01 Mantova (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 0.0 km)
P 91-01-02 Ostiglia (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 30.0 km) 4/
P 91-01-03 Legnago (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 65.0 km) 4/
P 91-01-04 Rovigo (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 140.0 km) 4/
P 91-01-05 Conca di Volta Grimana (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 170.0 km)

4/ Under construction or planned.

Annex III

TECHNICAL AND OPERATIONAL CHARACTERISTICS OF
INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

(a) Technical characteristics of E waterways

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

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

- (i) The class of a waterway shall be determined by the horizontal dimensions of motor vessels, barges and pushed convoys, and primarily by the main standardized dimension, namely their beam or width;
- (ii) Only waterways meeting at least the basic requirements of class IV (minimum dimensions of vessels 85 m x 9.5 m) can be considered as E waterways. Restrictions of draught (less than 2.50 m) and of minimum height under bridges (less than 5.25 m) can be accepted only for existing waterways and as an exception;
- (iii) When modernizing waterways of class IV (as well as smaller regional waterways), it is recommended that the parameters of at least class Va should be met;
- (iv) New E waterways should, however, meet the requirements of class Vb as a minimum. In this regard, a minimum draught of 2.80 m should be ensured;
- (v) When modernizing existing waterways and/or building new ones, vessels and convoys of greater dimensions should always be taken into account;

- (vi) 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; 5/
- (vii) Inland waterways expected to carry a significant volume of container and ro-ro traffic should meet, as a minimum, the requirements of class Vb. An increase of 7% to 10% in the beam value of 11.4 m of specific vessels navigating on inland waterways of class Va and higher classes may also be envisaged in order to allow for future developments in container dimensions and easy transport of trailers;
- (viii) 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;
- (ix) A uniform class, draught and height under bridges should be ensured either for the whole waterway or at least for substantial sections thereof;
- (x) Where possible, the parameters of adjacent inland waterways should be the same or similar;
- (xi) 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;
- (xii) 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;
- (xiii) Coastal routes listed in annex I above are intended to ensure the integrity of the E waterways' network throughout Europe

5/ 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 should be considered.

and are meant to be used, within the meaning of this Agreement, 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 Va and VIb.

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.

Table 1

CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE */

Type of inland waterways	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges					Pushed convoys					Minimum height under bridges ^{2/}	Graphical symbols on maps
		Type of vessel: General characteristics					Type of convoy: General characteristics						
		Designation	Maximum length	Maximum beam	Draught ^{3/}	Tonnage		Length	Beam	Draught ^{3/}	Tonnage		
			L(m)	B(m)	d(m)	T(t)		L(m)	B(m)	d(m)	T(t)	H(m)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE	IV	Johann Welker	80-85	9.5	2.50	1,000-1,500		85	9.5 ^{3/}	2.50-2.80	1,250-1,450	5.25 or 7.00 ^{4/}	
	Va	Large Rhine vessels	95-110	11.4	2.50-2.80	1,500-3,000		95-110 ^{1/}	11.4	2.50-4.50	1,600-3,000	5.25 or 7.00 or 9.10 ^{4/}	
	Vb							172-185 ^{1/}	11.4	2.50-4.50	3,200-6,000	9.10 ^{4/}	
	Vla							95-110 ^{1/}	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000	7.00 or 9.10 ^{4/}	
	Vlb	^{3/}	140	15.0	3.90			185-195 ^{1/}	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000	7.00 or 9.10 ^{4/}	
	Vlc							270-280 ^{1/} 195-200 ^{1/}	22.8 33.0-34.2 ^{1/}	2.50-4.50 2.50-4.50	9,600-18,000 9,600-18,000	9.10 ^{4/}	
	VII							275-285 ^{1/}	33.0-34.2 ^{1/}	2.50-4.50	14,500-27,000	9.10 ^{4/}	

*/ Classes I - III are not mentioned in this table, being of regional importance.

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/ Some existing waterways can be considered as class IV by virtue of the maximum permissible length for vessels and convoys, even though the maximum beam is 11.4 m and the maximum draught 4.00 m.

6/ The draught value for a particular inland waterway to be determined according to the local conditions.

7/ 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 criteria for E waterways

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

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

Reasonable hours of navigation should also be ensured during public holidays and at weekends.

(c) Technical and operational characteristics of E ports

The network of E waterways shall be complemented by a system of inland navigation ports of international importance. Each E port should meet the following technical and operational criteria:

- (i) It should be situated on an E waterway;
- (ii) It should be capable of accommodating vessels or pushed convoys used on the relevant 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 at least 0.5 million tonnes a year;
- (v) It should offer suitable conditions for the development of a port industrial zone;
- (vi) It should provide for the handling of standardized containers (with the exception of ports specialized in bulk cargo handling);
- (vii) All the facilities necessary for usual operations in international traffic should be available;
- (viii) 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.

(Xl.D.5)

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.579.2000.TREATIES-4 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

CORRECTION TO THE ORIGINAL TEXT OF THE AGREEMENT AND TO THE CERTIFIED TRUE
COPIES

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.291.2000.TREATIES-3 of 22 May 2000 relating to the proposed correction to the original of the above Agreement (English, French and Russian authentic texts), and to the Certified True Copies, communicates the following:

By 21 August 2000, the date on which the period specified for the notification of objections to the proposed correction expired, no objection had been notified to the Secretary-General.

Consequently, the Secretary-General has effected the required correction in the original of the Agreement (English, French, and Russian authentic texts) as well as in the Certified True Copies. The corresponding Procès-verbal of rectification is transmitted herewith.

.....

21 August 2000



Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND
WATERWAYS OF INTERNATIONAL
IMPORTANCE (AGN)
CONCLUDED AT GENEVA ON
19 JANUARY 1996

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES VOIES
NAVIGABLES D'IMPORTANCE
INTERNATIONALE (AGN),
CONCLU À GENÈVE.
LE 19 JANVIER 1996

PROCÈS-VERBAL OF RECTIFICATION
OF ANNEX III, subparagraph (a) (ii)
OF THE AGREEMENT

PROCÈS-VERBAL DE RECTIFICATION
A L'ALINÉA a) ii) DE L'ANNEXE III
DE L'ACCORD

THE SECRETARY-GENERAL OF THE
UNITED NATIONS, acting in his
capacity as depositary of the
European Agreement on Main Inland
Waterways of International
Importance (AGN), concluded at
Geneva on 19 January 1996
(Agreement),

LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE
L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES,
agissant en sa qualité de dépositaire
de l'Accord européen sur les grandes
voies navigables d'importance
internationale (AGN), conclu à Genève
le 19 janvier 1996 (Accord),

WHEREAS it appears that the
English, French and Russian
authentic texts of Annex III,
subparagraph (a) (ii) of the
Agreement contain errors,

CONSIDÉRANT que les textes
authentiques anglais, français et
russe de l'alinéa a)ii) de
l'Annexe III de l'Accord comportent
des erreurs,

WHEREAS the corresponding proposal
of correction has been communicated
to all interested States by
depositary notification
C.N.291.2000.TREATIES-3 of
22 May 2000,

CONSIDÉRANT que la proposition de
correction correspondante a été
communiquée à tous les États
intéressés par la notification
dépositaire C.N.291.2000.TREATIES-3 du
22 mai 2000,

WHEREAS at the end of a period of
90 days from the date of that
communication, no objection had been
notified to the Secretary-General,

CONSIDÉRANT que dans le délai de 90
jours à compter de la date de cette
communication, aucune objection n'a
été notifiée au Secrétaire général,

HAS CAUSED the required correction
as indicated in the annex to this
Procès-verbal to be effected in the
English, French and Russian
authentic texts of Annex III,
subparagraph (a) (ii) of the
Agreement, which correction also
applies to the Certified True Copies
of the Agreement established on 23
October 1996.

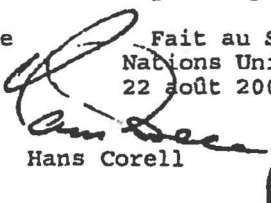
A FAIT PROCÉDER dans les textes
authentiques anglais, français et
russe de l'alinéa a)ii) de
l'Annexe III de l'Accord à la
correction requise telle qu'indiquée
en annexe au présent procès-verbal,
laquelle correction s'applique
également aux exemplaires certifiés
conformes de l'Accord établis le 23
octobre 1996.

IN WITNESS WHEREOF, I,
Hans Corell, Under-Secretary-General,
the Legal Counsel, have signed this
Procès-verbal.

EN FOI DE QUOI, Nous,
Hans Corell, Secrétaire général
adjoint, Conseiller juridique, avons
signé le présent procès-verbal.

Done at the Headquarters of the
United Nations, New York, on
22 August 2000.

Fait au Siège de l'Organisation des
Nations Unies, à New York, le
22 août 2000.


Hans Corell

Replace sub-paragraph (a)(ii) of Annex III by the following text:

"(ii) Only waterways meeting at least the basic requirements of class IV (minimum dimensions of vessels 80 m x 9.5 m) can be considered as E waterways. Restrictions of draught (less than 2.50 m) and of minimum height under bridges (less than 5.25 m) can be accepted only for existing waterways and as an exception;"

Remplacer le sous-paragraphe a) ii) de l'Annexe III par le texte suivant:

"ii) Seules les voies navigables répondant au moins aux conditions fondamentales de la classe IV (dimensions minimales des bateaux: 80 m x 9,5 m) peuvent être considérées comme étant des voies navigables E. Des limitations concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) ne peuvent être admises que pour les voies navigables existantes et à titre d'exception;"

Вместо подпункта а) ii) Приложения III поместить следующий текст:

"ii) только водные пути, соответствующие по крайней мере основным параметрам класса IV (минимальные габариты судов 80 м x 9,5 м), могут рассматриваться в качестве водных путей категории E. Ограничения осадки (менее 2,50 м) и минимальной высоты прохода под мостами (менее 5,25 м) допускаются в порядке исключения только в отношении существующих водных путей;"

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.245.2007.TREATIES-1 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO THE AGN AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.161.2006.TREATIES-1 of 28 February 2006 concerning the amendments proposed to the above Agreement, communicates the following:

Within the period of 12 months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 12, the proposed amendments to the Agreement are deemed to be accepted and will enter into force for all Contracting Parties three months after the date of this notification, i.e., on 1 June 2007.

1 March 2007



¹ Refer to depositary notification C.N.161.2006.TREATIES-1 of 28 February 2006
(Proposal of amendments to the Agreement)

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Note that annexes to the depositary notifications are distributed in hard copy format only. The hard copy versions of the depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.161.2006.TREATIES-1 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)
GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its forty-ninth session held in Geneva from 18 to 20 October 2005, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted certain amendments to the AGN Agreement in accordance with paragraph 3 of article 12 of the above Agreement.

In accordance with paragraph 3 of article 12 of the Agreement, the proposed amendments to the Agreement were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting (TRANS/SC.3/168, paragraph 21).

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 5 of article 12 of the Agreement, which read as follows:

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under article 13 and 14.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water 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 come into force with respect to all Contracting Parties 3 months after the expiry of a period of 12 months following the date of its notification, provided that during such period of 12 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.@

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

(X.I.D.5)

- 2 -

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, TRANS/SC.3/168/Add.1, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> at:

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (English);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1f.pdf> (French);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1r.pdf> (Russian).

28 February 2006

BM

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.
Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

E



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/168/Add.1
15 February 2006

ENGLISH
Original : ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE
Working Party on Inland Water Transport**

**REPORT OF THE WORKING PARTY ON INLAND WATER TRANSPORT
ON ITS FORTY-NINTH SESSION
(18 – 20 OCTOBER 2005)**

Addendum 1

Note: At the forty-ninth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) present and voting adopted unanimously and in accordance with the relevant provisions of Articles 12 – 14 of the Agreement, the amendment proposals to the AGN Agreement itself and to its annexes I, II and III as reproduced below (TRANS/SC.3/168, para. 21).

For background information and explanations on these amendment proposals, refer to the working document TRANS/SC.3/2005/6.

As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

* * *

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN AGREEMENT) ^{1/}**

Amendment proposals
adopted by the UNECE Working Party on Inland Water Transport
on 20 October 2005

MAIN BODY OF THE AGN AGREEMENT

1. In the preamble of the AGN Agreement after CONVINCED that, in order to make international inland water transport in Europe add, including the transport by sea-river vessels using coastal routes,

2. Amend the second sentence of article 1 to read:

The E waterway network, in terms of this Agreement, consists of inland waterways and coastal routes used by sea-river vessels as well as ports of international importance situated on those waterways and routes, as described in annexes I and II to this Agreement.

3. Amend Article 2 by numbering the existing entry as paragraph 1 and adding a new entry reading:

2. Contracting Parties are called upon to establish national action plans and/or bilateral or multilateral agreements, such as international treaties, guidelines, memoranda of understanding, joint studies or any other similar arrangements, aimed at elimination of existing bottlenecks and completion of missing links in the network of E waterways crossing the territories of countries concerned.

ANNEX I OF THE AGN AGREEMENT

4. Amend the introductory text of the annex concerning the numbering of inland waterways of international importance by replacing trunk by main.

5. Amend the structure of the table containing the list of inland waterways of international importance by merging columns 1 and 2 into one called "Main waterways" and renumbering the rest of the columns accordingly.

6. After the E-11-01 waterway, add new waterway E-11-02 reading:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Contracting Parties directly concerned (AGN, Article 13(3)): The Netherlands.

^{1/} The text of the AGN Agreement is contained in document ECE/TRANS/120 and Corr.1 and may be found at: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

7. Amend the description of the E 05-04 waterway to read:

	E 05-04	River Dender up to Aalst
--	---------	--------------------------

8. Add new waterway E-40-01 just above the E-40-02 waterway reading:

	E 40-01	River Desna from the mouth to Chernihiv
--	---------	---

ANNEX II OF THE AGREEMENT

9. Delete information relating to the P 40-04 port.

10. Amend the P 40-02-01 port as follows:

P 40-02-01 Mykolaiv river port (Pivdenny Buh, 40.0 km)

11. Add new E ports as follows:

P 04-03bis Willebroek (Bruxelles-Schelde Canal, 61.3 km)

P 05-07 Centre and West (Schelde, 22.0 km)

P 40-04 Brest (Mukhovets, 1.5 km)

P 40-04bis Pinsk (Pina, 12.0 km)

P 40-04ter Mozyr (Pripyat, 185.0 km)

P 40-07bis Poltava Ore Mining and Processing Enterprise (Dnipro, 521.0 km)

P 40-08bis Cargo handling terminal (Dnipro, 422.0 km)

P 40-01-01 Chernihiv (Desna, 194.5 km)

P 40-02-02 Mykolaev sea port (Pivdenny Buh, 35.0 km)

P-40-02-03 Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16.0 km)

P 80-46bis Apatin (Danube, 1401.5 km)

P 80-47bis Bačka Palanka (Danube, 1295.0 km)

P 80-47ter Novi Sad (Danube, 1253.5 km)

P 80-48bis Pančevo (Danube, 1152.8 km)

P 80-01-02 Senta (Tisza, 122.0 km)

P 81-01 Komarno (Vah, 0.0 km)

- P 81-02 Sala (Vah, 54.4-54.8 km)
- P 81-03 Sered (Vah, 73.8-74.3 km)
- P 81-04 Hlohovec (Vah, 124.4-124.7 km)
- P 81-05 Piestany (Vah, 124.4-127.7 km)
- P 81-06 Nove mesto nad Vahom (Vah, 137.4-137.7 km)
- P 81-07 Trencin (Vah, 158.5-159.0 km)
- P 81-08 Dubnica (Vah, 168.1-168.5 km)
- P 81-09 Puchov (Vah, 192.9-193.4 km)
- P 81-10 Povazska Bystrica (Vah, 210.8-211.2 km)
- P 81-11 Zilina (Vah, 242.0-243.0 km)
- P 81-12 Cadca (Vah – Oder Link, ... km)^{3/}

*Contracting Parties directly concerned with ports P 81-1 – P 81-12, (AGN, Article 13(3)):
Slovakia.*

ANNEX III OF THE AGREEMENT

12. Amend paragraph (a)(viii) by adding a new footnote 6 at the end of the first sentence reading:

^{6/} However, for upstream sections of natural rivers characterized by frequently fluctuating water levels due to strong direct dependence of weather conditions, it is recommended to refer to a period of at least 300 days on average per year.

^{3/} Planned.

(XI.D.5)

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.670.2006.TREATIES-4 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)
GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF THE AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.163.2006.TREATIES-2 of 28 February 2006 concerning the amendments proposed to Annexes I and II of the above Agreement, communicates the following:

Within the period of six months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 13, the proposed amendments are deemed to be accepted.

Pursuant to the provisions of paragraph 5 of article 13, the amendments to the Agreement will enter into force for all Contracting Parties three months after the date of this notification, i.e., on 29 November 2006.

29 August 2006

BM

¹ Refer to depositary notification C.N.163.2006.TREATIES-2 of 28 February 2006 (Proposal of amendments to Annexes I and II of the Agreement)

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N. Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.163.2006.TREATIES-2 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its forty-ninth session held in Geneva from 18 to 20 October 2005, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted certain amendments to Annexes I and II of the AGN Agreement in accordance with paragraph 3 of article 13 of the above Agreement.

In accordance with paragraph 3 of article 13 of the Agreement, the proposed amendments to Annexes I and II of the Agreement were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting (TRANS/SC.3/168, paragraph 21).

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 7 of article 13 of the Agreement, which read as follows:

1. Annexes I and II to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it 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 or port of international importance or in the case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway or if the considered port is situated on the said territory.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

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."

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, TRANS/SC.3/168/Add.1, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> at:

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (English);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1f.pdf> (French);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1r.pdf> (Russian).

28 February 2006

BWL

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.
Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/168/Add.1
15 February 2006

ENGLISH
Original : ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE
Working Party on Inland Water Transport**

**REPORT OF THE WORKING PARTY ON INLAND WATER TRANSPORT
ON ITS FORTY-NINTH SESSION
(18 – 20 OCTOBER 2005)**

Addendum 1

Note: At the forty-ninth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) present and voting adopted unanimously and in accordance with the relevant provisions of Articles 12 – 14 of the Agreement, the amendment proposals to the AGN Agreement itself and to its annexes I, II and III as reproduced below (TRANS/SC.3/168, para. 21).

For background information and explanations on these amendment proposals, refer to the working document TRANS/SC.3/2005/6.

As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

* * *

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN AGREEMENT)^{1/}**

Amendment proposals
adopted by the UNECE Working Party on Inland Water Transport
on 20 October 2005

MAIN BODY OF THE AGN AGREEMENT

1. In the preamble of the AGN Agreement after CONVINCED that, in order to make international inland water transport in Europe add, including the transport by sea-river vessels using coastal routes,

2. Amend the second sentence of article 1 to read:

The E waterway network, in terms of this Agreement, consists of inland waterways and coastal routes used by sea-river vessels as well as ports of international importance situated on those waterways and routes, as described in annexes I and II to this Agreement.

3. Amend Article 2 by numbering the existing entry as paragraph 1 and adding a new entry reading:

2. Contracting Parties are called upon to establish national action plans and/or bilateral or multilateral agreements, such as international treaties, guidelines, memoranda of understanding, joint studies or any other similar arrangements, aimed at elimination of existing bottlenecks and completion of missing links in the network of E waterways crossing the territories of countries concerned.

ANNEX I OF THE AGN AGREEMENT

4. Amend the introductory text of the annex concerning the numbering of inland waterways of international importance by replacing trunk by main.

5. Amend the structure of the table containing the list of inland waterways of international importance by merging columns 1 and 2 into one called "Main waterways" and renumbering the rest of the columns accordingly.

6. After the E-11-01 waterway, add new waterway E-11-02 reading:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Contracting Parties directly concerned (AGN, Article 13(3)): The Netherlands.

^{1/} The text of the AGN Agreement is contained in document ECE/TRANS/120 and Corr.1 and may be found at: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

7. Amend the description of the E 05-04 waterway to read:

	E 05-04	River Dender up to Aalst
--	---------	--------------------------

8. Add new waterway E-40-01 just above the E-40-02 waterway reading:

	E 40-01	River Desna from the mouth to Chernihiv
--	---------	---

ANNEX II OF THE AGREEMENT

9. Delete information relating to the P 40-04 port.

10. Amend the P 40-02-01 port as follows:

P 40-02-01 Mykolaiv river port (Pivdenny Buh, 40.0 km)

11. Add new E ports as follows:

P 04-03bis Willebroek (Bruxelles-Schelde Canal, 61.3 km)

P 05-07 Centre and West (Schelde, 22.0 km)

P 40-04 Brest (Mukhovets, 1.5 km)

P 40-04bis Pinsk (Pina, 12.0 km)

P 40-04ter Mozyr (Pripyat, 185.0 km)

P 40-07bis Poltava Ore Mining and Processing Enterprise (Dnipro, 521.0 km)

P 40-08bis Cargo handling terminal (Dnipro, 422.0 km)

P 40-01-01 Chernihiv (Desna, 194.5 km)

P 40-02-02 Mykolaev sea port (Pivdenny Buh, 35.0 km)

P-40-02-03 Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16.0 km)

P 80-46bis Apatin (Danube, 1401.5 km)

P 80-47bis Bačka Palanka (Danube, 1295.0 km)

P 80-47ter Novi Sad (Danube, 1253.5 km)

P 80-48bis Pančevo (Danube, 1152.8 km)

P 80-01-02 Senta (Tisza, 122.0 km)

P 81-01 Komarno (Vah, 0.0 km)

- P 81-02 Sala (Vah, 54.4-54.8 km)
- P 81-03 Sered (Vah, 73.8-74.3 km)
- P 81-04 Hlohovec (Vah, 124.4-124.7 km)
- P 81-05 Piestany (Vah, 124.4-127.7 km)
- P 81-06 Nove mesto nad Vahom (Vah, 137.4-137.7 km)
- P 81-07 Trencin (Vah, 158.5-159.0 km)
- P 81-08 Dubnica (Vah, 168.1-168.5 km)
- P 81-09 Puchov (Vah, 192.9-193.4 km)
- P 81-10 Povazska Bystrica (Vah, 210.8-211.2 km)
- P 81-11 Zilina (Vah, 242.0-243.0 km)
- P 81-12 Cadca (Vah – Oder Link, ... km)^{3/}

*Contracting Parties directly concerned with ports P 81-1 – P 81-12, (AGN, Article 13(3)):
Slovakia.*

ANNEX III OF THE AGREEMENT

12. Amend paragraph (a)(viii) by adding a new footnote 6 at the end of the first sentence
reading:

^{6/} However, for upstream sections of natural rivers characterized by frequently fluctuating water levels due to strong direct dependence of weather conditions, it is recommended to refer to a period of at least 300 days on average per year.

^{3/} Planned.

(X1.D.5)

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N. Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.671.2006.TREATIES-4 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO ANNEX III OF THE AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.164.2006.TREATIES-3 of 28 February 2006 concerning the amendments proposed to Annex III of the above Agreement, communicates the following:

Within the period of six months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 14, the proposed amendments are deemed to be accepted.

Pursuant to the provisions of paragraph 5 of article 14, the amendments to the Agreement will enter into force for all Contracting Parties three months after the date of this notification, i.e., on 29 November 2006.

29 August 2006

BM

¹ Refer to depositary notification C.N.164.2006.TREATIES-3 of 28 February 2006 (Proposal of amendments to Annex III of the Agreement)

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.164.2006.TREATIES-3 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ANNEX III OF THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its forty-ninth session held in Geneva from 18 to 20 October 2005, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted certain amendments to Annex III of the AGN Agreement in accordance with paragraph 3 of article 14 of the above Agreement.

In accordance with paragraph 3 of article 14 of the Agreement, the proposed amendments to Annex III of the Agreement were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting (TRANS/SC.3/168, paragraph 21).

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 6 of article 14 of the Agreement, which read as follows:

A1. Annex III to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the proposed amendment is adopted by the 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 of the United Nations to all Contracting Parties and

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.

shall enter into force three months after the date of its communication with regard 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 a 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 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, TRANS/SC.3/168/Add.1, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe:

<http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> at:

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1e.pdf> (English);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1f.pdf> (French);

<http://www.unece.org/trans/doc/2005/sc3/TRANS-SC3-168a1r.pdf> (Russian).

28 February 2006

BIM

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned.
Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>.



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

TRANS/SC.3/168/Add.1
15 February 2006

ENGLISH
Original : ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE
Working Party on Inland Water Transport**

**REPORT OF THE WORKING PARTY ON INLAND WATER TRANSPORT
ON ITS FORTY-NINTH SESSION
(18 – 20 OCTOBER 2005)**

Addendum 1

Note: At the forty-ninth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) present and voting adopted unanimously and in accordance with the relevant provisions of Articles 12 – 14 of the Agreement, the amendment proposals to the AGN Agreement itself and to its annexes I, II and III as reproduced below (TRANS/SC.3/168, para. 21).

For background information and explanations on these amendment proposals, refer to the working document TRANS/SC.3/2005/6.

As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

* * *

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN AGREEMENT) ^{1/}**

Amendment proposals
adopted by the UNECE Working Party on Inland Water Transport
on 20 October 2005

MAIN BODY OF THE AGN AGREEMENT

1. In the preamble of the AGN Agreement after CONVINCED that, in order to make international inland water transport in Europe add, including the transport by sea-river vessels using coastal routes,

2. Amend the second sentence of article 1 to read:

The E waterway network, in terms of this Agreement, consists of inland waterways and coastal routes used by sea-river vessels as well as ports of international importance situated on those waterways and routes, as described in annexes I and II to this Agreement.

3. Amend Article 2 by numbering the existing entry as paragraph 1 and adding a new entry reading:

2. Contracting Parties are called upon to establish national action plans and/or bilateral or multilateral agreements, such as international treaties, guidelines, memoranda of understanding, joint studies or any other similar arrangements, aimed at elimination of existing bottlenecks and completion of missing links in the network of E waterways crossing the territories of countries concerned.

ANNEX I OF THE AGN AGREEMENT

4. Amend the introductory text of the annex concerning the numbering of inland waterways of international importance by replacing trunk by main.

5. Amend the structure of the table containing the list of inland waterways of international importance by merging columns 1 and 2 into one called "Main waterways" and renumbering the rest of the columns accordingly.

6. After the E-11-01 waterway, add new waterway E-11-02 reading:

	E 11-02	Lekkanaal
--	---------	-----------

Contracting Parties directly concerned (AGN, Article 13(3)): The Netherlands.

^{1/} The text of the AGN Agreement is contained in document ECE/TRANS/120 and Corr.1 and may be found at: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

7. Amend the description of the E 05-04 waterway to read:

	E 05-04	River Dender up to Aalst
--	---------	--------------------------

8. Add new waterway E-40-01 just above the E-40-02 waterway reading:

	E 40-01	River Desna from the mouth to Chernihiv
--	---------	---

ANNEX II OF THE AGREEMENT

9. Delete information relating to the P 40-04 port.

10. Amend the P 40-02-01 port as follows:

P 40-02-01 Mykolaiv river port (Pivdenny Buh, 40.0 km)

11. Add new E ports as follows:

P 04-03bis Willebroek (Bruxelles-Schelde Canal, 61.3 km)

P 05-07 Centre and West (Schelde, 22.0 km)

P 40-04 Brest (Mukhovets, 1.5 km)

P 40-04bis Pinsk (Pina, 12.0 km)

P 40-04ter Mozyr (Pripyat, 185.0 km)

P 40-07bis Poltava Ore Mining and Processing Enterprize (Dnipro, 521.0 km)

P 40-08bis Cargo handling terminal (Dnipro, 422.0 km)

P 40-01-01 Chernihiv (Desna, 194.5 km)

P 40-02-02 Mykolaev sea port (Pivdenny Buh, 35.0 km)

P-40-02-03 Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16.0 km)

P 80-46bis Apatin (Danube, 1401.5 km)

P 80-47bis Bačka Palanka (Danube, 1295.0 km)

P 80-47ter Novi Sad (Danube, 1253.5 km)

P 80-48bis Pančevo (Danube, 1152.8 km)

P 80-01-02 Senta (Tisza, 122.0 km)

P 81-01 Komarno (Vah, 0.0 km)

- P 81-02 Sala (Vah, 54.4-54.8 km)
- P 81-03 Sered (Vah, 73.8-74.3 km)
- P 81-04 Hlohovec (Vah, 124.4-124.7 km)
- P 81-05 Piestany (Vah, 124.4-127.7 km)
- P 81-06 Nove mesto nad Vahom (Vah, 137.4-137.7 km)
- P 81-07 Trencin (Vah, 158.5-159.0 km)
- P 81-08 Dubnica (Vah, 168.1-168.5 km)
- P 81-09 Puchov (Vah, 192.9-193.4 km)
- P 81-10 Povazska Bystrica (Vah, 210.8-211.2 km)
- P 81-11 Zilina (Vah, 242.0-243.0 km)
- P 81-12 Cadca (Vah – Oder Link, ... km)^{3/}

*Contracting Parties directly concerned with ports P 81-1 – P 81-12, (AGN, Article 13(3)):
Slovakia.*

ANNEX III OF THE AGREEMENT

12. Amend paragraph (a)(viii) by adding a new footnote 6 at the end of the first sentence
reading:

^{6/} However, for upstream sections of natural rivers characterized by frequently fluctuating water levels due to strong direct dependence of weather conditions, it is recommended to refer to a period of at least 300 days on average per year.

^{3/} Planned.

(XI.D.5)

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.1039.2007.TREATIES-1 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENT TO THE AGN AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.946.2006.TREATIES-2 of 31 October 2006 concerning the amendment proposed to the AGN Agreement, communicates the following:

Within the period of 12 months following the date of the above communication, none of the Contracting Parties to the AGN Agreement expressed an objection to the proposed amendment. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 12 of the AGN Agreement, the amendment shall enter into force for all Contracting Parties three months after the expiry of this period of 12 months, i.e., on 31 January 2008.

6 November 2007



¹ Refer to depositary notification C.N.946.2006.TREATIES-2 of 31 October 2006
(Proposal of amendments to the AGN Agreement)

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N. Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.946.2006.TREATIES-2 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO THE AGN AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its fiftieth session held in Geneva from 11 to 13 October 2006, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted an amendment to the AGN Agreement, as contained in the addendum to the report of the session (ECE/TRANS/SC.3/174/Add.1).

In accordance with paragraph 3 of article 12 of the Agreement, the proposed amendment were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting.

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 5 of article 12 of the Agreement, which read as follows:

- “1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 13 and 14.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water 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 come into force with respect to all Contracting Parties 3 months after the expiry of a period of 12 months following the date of its notification, provided that during such period of 12 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.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

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.”

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendment concerned, ECE/TRANS/SC.3/174/Add.1, can be accessed on the website of the UNECE Working Party on Inland Water Transport (www.unece.org/trans/main/sc3/sc3.html) at the following address:

www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174a1e.doc (English);
www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174a1f.doc (French);
www.unece.org/trans/doc/2006/sc3/ECE-TRANS-SC3-174a1r.doc (Russian).

31 October 2006

BM

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depository notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depository notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depository notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depository notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/174/Add.1
27 October 2006

ENGLISH
Original: ENGLISH, FRENCH AND
RUSSIAN

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Inland Water Transport

Fiftieth session

Geneva, 11-13 October 2006

**REPORT OF THE WORKING PARTY ON INLAND WATER TRANSPORT
AT ITS FIFTIETH SESSION**

Note by the secretariat

Addendum

At the fiftieth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN) present and voting adopted unanimously and in accordance with the provisions of Article 12 of the Agreement, the amendment proposal to the AGN Agreement as reproduced below (ECE/TRANS/SC.3/174, para. 18).

For background information and explanations on this amendment proposal, refer to the working document ECE/TRANS/SC.3/2006/7, para. 2.

As requested, the secretariat has transmitted the proposal to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN AGREEMENT)^{1/}**

Amendment proposal
adopted by the UNECE Working Party on Inland Water Transport
on 13 October 2006

1. Amend Article 1 by numbering the existing entry as paragraph 1 and adding a new entry reading:

2. The Contracting Parties shall take necessary measures with a view to effectively protect the envisaged route of the portions of E waterways, with due regard to their future parameters, which do not exist at present but which are included in relevant infrastructure development programmes until the date when the decision on their construction is taken.

^{1/} The text of the AGN Agreement is contained in document ECE/TRANS/120 and Corr.1 and may be found at: www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.424.2009.TREATIES-2 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF THE AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.15.2009.TREATIES-1 of 14 January 2009 concerning the amendments proposed to Annexes I and II of the above Agreement, communicates the following:

Within the period of six months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 13, the proposed amendments are deemed to be accepted.

Pursuant to the provisions of paragraph 5 of article 13, the amendments to the Agreement will enter into force for all Contracting Parties three months after the date of this notification, i.e., on 15 October 2009.

15 July 2009



¹ Refer to depositary notification C.N.15.2009.TREATIES-1 of 14 January 2009 (Proposal of amendments to Annexes I and II of the Agreement).

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.15.2009.TREATIES-1 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its fifty-second session, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted certain amendments to Annexes I and II of the AGN Agreement in accordance with paragraph 3 of article 13 of the above Agreement.

In accordance with paragraph 3 of article 13 of the Agreement, the proposed amendments to Annexes I and II of the Agreement were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting (ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1).

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 7 of article 13 of the Agreement, which read as follows:

- "1. Annexes I and II to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it 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 or port of international importance or in the case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway or if the considered port is situated on the said territory.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.

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."

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> at:

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181a1e.pdf> (English);

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181a1f.pdf> (French);

<http://www.unece.org/trans/doc/2008/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-181a1r.pdf> (Russian).

14 January 2009



Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are currently issued in both hard copy and electronic format. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations at the following e-mail address: missions@un.int. Such notifications are also available in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://untreaty.un.org>, where interested individuals can subscribe to directly receive depositary notifications by e-mail through a new automated subscription service. Depositary notifications are available for pick-up by the Permanent Missions in Room NL-300.



**Economic and Social
Council**

Distr.
GENERAL

ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1
25 November 2008

ENGLISH
Original : ENGLISH, FRENCH
AND RUSSIAN

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

INLAND TRANSPORT COMMITTEE

Working Party on Inland Water Transport

Fifty-second session
Geneva, 13-15 October 2008

**REPORT OF THE WORKING PARTY ON INLAND WATER TRANSPORT
ON ITS FIFTY-SECOND SESSION
(13 – 15 OCTOBER 2008)**

Addendum

At the fifty-second session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), in accordance with the relevant provisions of Article 13 of the Agreement have unanimously agreed to adopt the proposed amendments to annexes I and II of the Agreement (ECE/TRANS/SC.3/181, para. 14).

For background information and explanations to the proposed amendments, refer to the working document ECE/TRANS/SC.3/2008/3.

As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

**AMENDMENTS TO
ANNEXES I AND II OF THE EUROPEAN AGREEMENT ON
MAIN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE ¹**

adopted by the
Working Party on Inland Water Transport
on 15 October 2008

ANNEX I

1. E 20-04

For Leipzig read Bad Duerrenberg

2. E-60

Before E 60-02 add

- E 60-01-01 river Medway/Swale up to Ridham
- E 60-01-03 river Medway up to Rochester
- E 60-01-05 river Thames up to Hammersmith Bridge
- E 60-01-07 river Colne up to Rowhedge
- E 60-01-09 river Stour (Suffolk) up to Mistley
- E 60-01-11 river Orwell up to Ipswich
- E 60-01-13 river Great Ouse up to Kings Lyn
- E 60-01-15 river Nene up to Bevis Hill (nr Wisbech)
- E 60-01-17 river Welland up to Fosdyke Bridge
- E 60-01-19 river Witham up to Boston (i.e., the Haven)
- E 60-01-21 river Trent up to Gainsborough
- E 60-03-02 river Tay up to Perth
- E 60-03-04 river Forth up to Grangemouth
- E 60-03-06 river Tyne up to Newcastle
- E 60-03-08 river Tees up to Middlesbrough

ANNEX II

3. P 10-09-02

For Rheinhäfen beider Basel read Swiss Rhine Ports (Schweizerische Rheinhäfen)

¹ The text of the AGN Agreement is contained in document ECE/TRANS/120/Rev.1 and may be found at: <http://www.unece.org/trans/conventn/sc3_legalinst.html>.

4. P 10-42
Delete P 10-42 Mulhouse (Rhône-Rhine Canal, 31.0 km)
5. P 10-43
Replace 10-43 with 10-42
After the new entry P 40-42 add P 10-43 Pagny (Saône)
6. P 40-03
Delete P 40-03 Warszawa (Wisla, 520.0 km and Zeran Canal, 2.0 km)
7. P 40-04
For 40-04 read 40-03
8. P 40-04bis
For 40-04bis read 40-04
9. P 40-04ter
For 40-04ter read 40-04bis
10. P 41-01
For river read sea
11. P 41-02
For Neringa (Kurshskiy Zaliv) read Nida (Kurshskiy Zaliv, 42.7 km)
After Nida (Kurshskiy Zaliv, 42.7 km) add footnote reading The distance to Lithuanian ports is measured from the Klaipeda sea port
12. P 41-03
For Jurbarkas (Nemunas, 126.0 km) read Uostadvaris (Nemunas, 61.3 km)
After Uostadvaris (Nemunas, 61.3 km) add footnote reading The distance to Lithuanian ports is measured from the Klaipeda sea port
13. P 80-14-01
For 80-14-01 read 80-59bis
14. P 80-14-02
For 80-14-02 read 80-14-01
15. P 80-14-03
For 80-14-03 read 80-14-02

16. P 80-60

For 172.0-168.5 read 168.5-172.0

17. P 80-61

For 157.0-145.4 read 76.0 Mm-160.0

18. P 80-64

For 735-70.0 km read 34.0 Mm-42.0 Mm

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.434.2013.TREATIES-XI.D.5 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

ACCEPTANCE OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II OF THE AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.18.2013.TREATIES-XI-D-5 of 8 January 2013 concerning the amendments proposed to Annexes I and II of the above Agreement, communicates the following:

Within the period of six months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 13, the proposed amendments are deemed to be accepted.

Pursuant to the provisions of paragraph 5 of article 13, the amendments to the Agreement will enter into force for all Contracting Parties three months after the date of this notification, i.e., on 15 October 2013.

15 July 2013



¹ Refer to depositary notification C.N.18.2013.TREATIES-XI-D-5 of 8 January 2013 (Proposal of amendments to Annexes I and II to the Agreement).

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.18.2013.TREATIES-XI.D.5 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ANNEXES I AND II TO THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its fifty-sixth session, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted certain amendments to Annexes I and II of the AGN Agreement in accordance with article 13 of the above Agreement.

In accordance with article 13 of the Agreement, the proposed amendments to Annexes I and II of the Agreement were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting (ECE/TRANS/SC.3/193, paragraph 14).

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 7 of article 13 of the Agreement, which read as follows:

"1. Annexes I and II to this Agreement 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 to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it 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 or port of international importance or in the case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway or if the considered port is situated on the said territory.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.

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."

The document containing the text in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe: <http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html> at:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193a1e.pdf>
(English)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-add1f.pdf>
(French)

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-add1r.pdf>
(Russian)

8 January 2013



Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.



Economic Commission for Europe
Inland Transport Committee
Working Party on Inland Water Transport

Fifty-sixth session
Geneva, 10–12 October 2012

**Report of the Working Party on Inland Water Transport on
its fifty-sixth session**

Addendum

**Amendments to the European Agreement on Main Inland Waterways
of International Importance (AGN)**

I. Introduction

1. At the fifty-sixth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), in accordance with the relevant provisions of Article 13 of the Agreement, unanimously agreed to adopt the proposed amendments to annexes I and II of the Agreement (ECE/TRANS/SC.3/193, para. 14).
2. For background information and explanations to the proposed amendments, refer to the working document ECE/TRANS/SC.3/2012/2.
3. As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

II. Main text of the Agreement

4. In Articles 12, 13 and 14 *delete* Principal *in front of* Working Party on Inland Water Transport.

III. Annex I, "List of Inland Waterways of International Importance"

5. E 01-03 *replace* 's Hertogenbosch by Veghel¹
6. E 20-04 in the Russian text *replace* Дюренберг by Дюренберга
7. *Before E 60-02 delete*
- E 60-01-01 river Medway/Swale up to Ridham
- E 60-01-03 river Medway up to Rochester
- E 60-01-05 river Thames up to Hammersmith Bridge
- E 60-01-07 river Colne up to Rowhedge
- E 60-01-09 river Stour (Suffolk) up to Mistley
- E 60-01-11 river Orwell up to Ipswich
- E 60-01-13 river Great Ouse up to Kings Lyn
- E 60-01-15 river Nene up to Bevis Hill (nr Wisbech)
- E 60-01-17 river Welland up to Fossdyke Bridge
- E 60-01-19 river Witham up to Boston (i.e., the Haven)
- E 60-01-21 river Trent up to Gainsborough
- E 60-03-02 river Tay up to Perth
- E 60-03-04 river Forth up to Gransen Mouth
- E 60-03-06 river Tyne up to Newcastle
- E 60-03-08 river Tees up to Middlesbrough
8. *After E 60-03 add*
- E 60-03-01 Medway/Swale from Sheerness to Ridham
- E 60-03-03 Medway from Sheerness to Rochester
- E 60-03-05 Thames from Canvey Point to Hammersmith Bridge
- E 60-03-07 Colne up to Rowhedge
- E 60-03-09 Stour (Suffolk) up to Mistley
- E 60-03-11 Orwell up to Ipswich
- E 60-03-13 Great Ouse from the Wash to Kings Lyn
- E 60-03-15 Nene from the Wash to Bevis Hill
- E 60-03-17 Welland from the Wash to Fossdyke Bridge
- E 60-03-19 Witham from the Wash to Boston
- E 60-03-21 Trent from Trent Falls to Gainsborough
- E 60-03-02 Tay from Buddon Ness to Perth

¹ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): the Netherlands.

- E 60-03-04 Forth from the Inland Waterway Limit to Grangemouth
 E 60-03-06 Tyne from the mouth to Newcastle
 E 60-03-08 Tees from the mouth to Middlesbrough
 9. E 60-05 at the end *add* including the Oslofjord
 10. E 80-03 *put* River Olt up to Slatina *in square brackets*²
 11. E 80-05 *put* Danube – Bucuresti Canal *in square brackets*²
 12. *After* E 91-02 *add* new waterway
 E 91-01 River Mincio from the mouth to Lago Inferiore (Mantova)³
 13. *Renumber* existing E 91-01 waterway as E 91-03 and *replace* Mantova-Volta Grimana via the Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway by Mantova – Adriatic Sea Canal up to Porto Levante³
 14. *After* new E 91-03 *add*
 E 91-03-02 Po — Mantova-Adriatic Sea Canal via S. Leone Link³
 15. *Delete* E 91-08 Po di Levante from Po-Brondolo Canal to the Adriatic Sea³
 16. *Renumber* existing E 91-03 waterway as E 91-05 [Padova-Venezia Canal]³.

IV. Annex II, “List of inland navigation ports of international importance”

17. *After* P 01-02 *add*
 P 01-02bis Charleroi (Charleroi-Bruxelles Canal, 5.6 km)
 18. *After* P 01-03 *add*
 P 01-03bis Namur (Meuse, 54.5 km)
 19. *After* P 01-04 *add*
 P 01-04bis Liège (Albert Canal, 9.6 km)
 20. *After* P 01-09 *add*
 P 01-09bis Venlo (Maas, 108.0–111.0 km)¹
 P 01-09ter Meerlo/Wanssum (Maas, 133.0 km)¹
 P 01-09quater Gennep (Maas, 153.0 km)¹
 P 01-09quinqies Cuijk (Maas, 167.0 km)¹
 P 01-09sexies Grave (Maas, 174.0 km)¹
 21. P 01-10 *replace* 159.1 km by 193.0 km¹
 22. *After* P 01-10 *add*
 P 01-10bis Maasdriel (Maas, 212.0 km)¹

² Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Romania.

³ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Italy.

- P 01–10ter Waalwijk (Bergsche Maas, 236.0 km)¹
P 01–10quater Geertruidenberg (Bergsche Maas, 251.0 km)¹
23. *After* P 01–03–01 *add*
P 01–03–02 Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24.0 km)¹
24. P 03–01 *after* Hollands Diep *add*, 986.0 km¹
25. P 04–01 *after* Westerschelde *add*, 14.0 km from the mouth¹
26. *After* P 05–07 *add*
P 05–08 Centre and West (Canal du Centre, 10.0 km)
27. *After* P 10–02 *add*
P 10–02bis Gorinchem (Merwede, 956.0 km)¹
P 10–02ter Zaltbommel (Waal, 935.0 km)¹
28. P 10–41 *replace* Rhône-Rhine *by* Niffer-Mulhouse
29. P 10–43 *after* Saône *add*, 192.75 km
30. *After* P 11–02 *add*
P 11–02bis Beverwijk (Noordzeekanaal, 4.5 km)¹
31. *After* P 12–02 *add*
P 12–02bis Deventer (Geldersche IJssel, 57.3 km)¹
32. *After* P 12–03 *add*
P 12–04 Kampen (Geldersche IJssel, 106.8 km)¹
33. P 15–01 *replace* Lelystad (IJsselmeer) *by* Almere (IJsselmeer, 15.0 km)¹
34. *After* P 15–01 *add*
P 15–01bis Lelystad (IJsselmeer, 32.0 km)¹
35. *After* P 15–02 *add*
P 15–02bis Sneek (Prinses Margrietkanaal, 43.7 km)¹
P 15–02ter Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15.0 km)¹
36. P 15–03 *add* Van *in front of* Starckenborghkanaal
37. P 15–01–01 *replace* Leenwarden *by* Leeuwarden¹
38. P 20–01 *amend* footnote to the description of ports on the River Elbe *to read* Distances to ports on the River Elbe are measured: in Germany – from the Czech/German State border starting from 0.0 km; in the Czech Republic – from the German/Czech State border starting from 726.15 km to avoid duplication of distances in the two countries concerned⁴
39. *Replace* the distances for ports situated on the River Elbe *to read*
P 20–15 Děčín (Elbe, 737.3 and 739.3 km)⁴
P 20–16 Ústí nad Labem (Elbe, 761.5 and 764.0 km)⁴

⁴ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Czech Republic.

- P 20-17 Mělník (Elbe, 834.4 km)⁴
40. *After* P 20-17 *add*
- P 20-18 Týnec nad Labem (Elbe, 933.7 km)⁴
41. P 20-06-01 *replace* Praha (Vltava, 46.5 and 55.5 km) *by* Mířejovice (Vltava, 18.9 km)⁴
42. *After* P 20-06-01 *add*
- P 20-06-02 Praha (Vltava, 47.4 and 55.5 km)⁴
43. P 40-04 *replace* 12.0 km *by* 9.0 km⁵
44. *After* P 40-04 *add*
- P 40-04bis Mikashevichi (Pripyat, 40.5 km and Mikashevichi Canal, 7.0 km)⁵
45. *Replace* P 40-04bis Mozyr (Pripyat, 185.0 km) *by*
- P 40-04ter Mozyr (Pripyat, 188.0 km)⁵
46. P 50-03 *replace* 1,045.0 km *by* 1,054.0 km⁶
47. P 50-06 *replace* 907.0 km *by* 905.0 km⁶
48. P 50-07 *replace* 1,313.0 km *by* 1,311.0 km⁶
49. P 50-08 *replace* 1,541.0 km *by* 1,528.0 km⁶
50. P 50-09 *replace* 1,746.0 km *by* 1,738.0 km⁶
51. P 50-10 *replace* 2,175.0 km *by* 2,165.0 km⁶
52. P 50-11 *replace* 2,560.0 km *by* 2,551.0 km⁶
53. P 50-12 *after* (Volga, 3,051.0 km)³ *add*, sea port⁶
54. P 50-02-01 *replace* 42.0 km *by* 46.0 km⁶
55. P 50-02-03 *after* Kanal imeni Moskvi, 0.0 km *add* Moskva River 151.0 km, from its confluence with Oka River⁶
56. P 50-02-02-01 *replace* 279.0 km *by* 272.0 km⁶
57. P 50-01-01 *replace* 2,269.0 km *by* 2,260.0 km⁶
58. P 60-15 *after* Mouth of Severnaja Dvina *add*, 0.0 km⁶
59. *After* P 70-01 *add*
- P 70-01bis Lochem (Twentekanaal, 15.5 km)¹
- P 70-01ter Hengelo (Twentekanaal, 45.1 km)¹
60. *After* P 70-01-01 *add*
- P 70-01-02 Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, 39.5 km)¹
61. *Delete* P 70-03-01 Hengelo (Twentekanaal, 45.1 km)¹
62. *Replace* P 70-03-02 *by* P 70-03-01¹

⁵ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Belarus.

⁶ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Russian Federation.

63. *After P 80–52 add*
P 80–52bis Vidin (Danube, 790.0 km)⁷
64. *After P 80–53 add*
P 80–53bis Oriahovo (Danube, 678.0 km)⁷
65. *After P 80–58 add*
P 80–58bis Silistra (Danube, 375.5 km)⁷
66. P 80–59bis *replace* Danube-Black Sea Canal, 00.0 km *by* Danube, 298.0 km²
67. P 80–62 Giurgulesti (Danube, 133.0 km) *delete* footnote⁸
68. P 80–61 *replace* Danube, 76.0 Mm — 160.0 Mm *by* Danube, 76.0 Mm — 160.0 km⁸
69. P 81–01 *replace* Komárno (Váh, 0.0 km) *by* Šaľa (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
70. P 81–02 *replace* Šaľa (Váh, 54.4–54.8 km) *by* Sered' (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
71. P 81–03 *replace* Sered' (Váh, 73.8–74.3 km) *by* Hlohovec (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
72. P 81–04 *replace* Hlohovec (Váh, 124.4–124.7 km) *by* Piešťany (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
73. P 81–05 *replace* Piešťany (Váh, 124.4–127.7 km) *by* Nové mesto nad Váhom (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
74. P 81–06 *replace* Nové mesto nad Váhom (Váh, 137.4–137.7 km) *by* Trenčín (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
75. P 81–07 *replace* Trenčín (Váh, 158.5–159.0 km) *by* Dubnica (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
76. P 81–08 *replace* Dubnica (Váh, 168.1–168.5 km) *by* Púchov (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
77. P 81–09 *replace* Púchov (Váh, 192.9–193.4 km) *by* Považská Bystrica (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
78. P 81–10 *replace* Považská Bystrica (Váh, 210.8–211.2 km) *by* Žilina (Váh) with a footnote *reading planned*⁹
79. P 81–11 *replace* Žilina (Váh, 242.0–243.0 km) *by* Čadca (Váh-Oder Link) with a footnote *reading planned*⁹
80. P 90–01 *after* Taganrog *add*, sea port⁶
81. P 90–02 *after* Eysk *add*, sea port⁶
82. P 90–03 *after* Azov *add*, sea port⁶
83. P 90–04 *after* Rostov *add*, sea port⁶

⁷ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Bulgaria.

⁸ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Republic of Moldova.

⁹ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Slovakia.

84. P 90-05 *replace Don, 2,997.0 km by Severskiy Donets, 5.0 km from the mouth*⁶
85. P 91-04 *replace Po by Milano-Po Canal*³
86. *After P 91-04 add*
P 91-04bis Cremona-Casalmaggiore (Po)³
P 91-04ter Mantova Viadana (Po)³
87. P 91-05 *replace Emilia Centrale (Po, 145.0 km from Milano Terminale) by Boretto R. Emilia Centrale (Po, 120.0 km from Milano Terminale)*³
88. *After P 91-05 add*
P 91-05bis Mantova S. Benedetto (Po)³
P 90-05ter Mantova Revere (Po)³
89. P 91-07 *replace Veneta Lateral waterway by Mantova-Adriatic Sea Canal*³
90. P 91-08 *replace Veneta Lateral waterway by Po-Brondolo Canal*³
91. P 91-09 *replace Veneta Lateral waterway by Laguna Veneta*³
92. P 91-04-01 *replace Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara) by Ferrara (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)*³
93. *After P 91-04-01 add*
P 91-04-02 Ferrara S. Giovanni Ostellato (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)³
P 91-04-03 Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara)³
P 91-04-04 Ravenna³
94. *Renumber P 91-01-01 as P 91-03-01 and replace (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 0.0 km) by (Valdaro and private ports) (Mantova-Adriatic Sea Canal, 0.0 km and Mantova Lakes)*³
95. *After P 91-03-01 add*
P 91-03-02 Mantova Roncoferraro/Governolo (Mantova-Adriatic Sea Canal)³
P 91-03-03 Mantova Ostiglia (Mantova-Adriatic Sea Canal, 30.0 km)³
P 91-03-04 Verona Legnago (Mantova-Adriatic Sea Canal, 65.0 km)³
P 91-03-05 Canda (Mantova-Adriatic Sea Canal)³
P 91-03-06 Rovigo (Mantova-Adriatic Sea Canal, 140.0 km)³
P 91-03-07 Conca di Volta Grimana (Mantova-Adriatic Sea Canal, 170.0 km)³
P 91-03-08 Porto Levante* (Po di Levante mouth)³
96. *Delete existing ports P 91-01-02 — P 91-01-05*³.

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.517.2014.TREATIES-XI.D.5 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)

GENEVA, 19 JANUARY 1996


ENTRY INTO FORCE OF AMENDMENTS TO ARTICLES 12, 13 AND 14 OF THE AGREEMENT¹

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary and with reference to depositary notification C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 of 7 August 2013 concerning the amendments proposed to articles 12, 13 and 14 of the above Agreement, communicates the following:

Within the period of twelve (12) months following the date of the above depositary notification, none of the Contracting Parties to the Agreement expressed an objection. Therefore, in accordance with paragraph 4 of article 12, the proposed amendments are deemed to be accepted.

Pursuant to the provisions of paragraph 4 of article 12, the amendments to the Agreement will enter into force for all Contracting Parties three (3) months after the expiry of the period of twelve (12) months from the date of the above notification, i.e., on 7 November 2014.

14 August 2014



¹ Refer to depositary notification C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 of 7 August 2013 (Proposal of amendments to articles 12, 13 and 14 of the Agreement).

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <https://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <https://treaties.un.org>.

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)
GENEVA, 19 JANUARY 1996

PROPOSAL OF AMENDMENTS TO ARTICLES 12, 13 AND 14 OF THE AGREEMENT

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

At its fifty-sixth session held in Geneva from 10 to 12 October 2012, the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) adopted amendments to the AGN Agreement, as contained in document (ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1, Section II).

In accordance with paragraph 3 of article 12 of the Agreement, the proposed amendments were adopted unanimously by the Contracting Parties present and voting.

The Secretary-General wishes to draw attention to paragraphs 1 to 5 of article 12 of the Agreement, which read as follows:

- “1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 13 and 14.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water 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 come into force with respect to all Contracting Parties 3 months after the expiry of a period of 12 months following the date of its notification, provided that during such period of 12 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.”

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.

The document containing the texts in the English, French and Russian languages of the proposed amendments concerned, ECE/TRANS/SC.3/193/Add.1, Section II, can be accessed on the website of the Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (www.unece.org/trans/main/sc3/sc3/sc3rep.html) at the following address:

<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193a1e.pdf> (English);
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-add1f.pdf> (French);
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193-add1r.pdf> (Russian).

7 August 2013



Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depository notifications are issued in electronic format only. Depository notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depository Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depository notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.



**Economic Commission for Europe
Inland Transport Committee
Working Party on Inland Water Transport**

Fifty-sixth session
Geneva, 10–12 October 2012

**Report of the Working Party on Inland Water Transport on
its fifty-sixth session**

Addendum

**Amendments to the European Agreement on Main Inland Waterways
of International Importance (AGN)**

I. Introduction

1. At the fifty-sixth session of the Working Party on Inland Water Transport, the Contracting Parties to the European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN), in accordance with the relevant provisions of Article 13 of the Agreement, unanimously agreed to adopt the proposed amendments to annexes I and II of the Agreement (ECE/TRANS/SC.3/193, para. 14).
2. For background information and explanations to the proposed amendments, refer to the working document ECE/TRANS/SC.3/2012/2.
3. As requested, the secretariat has transmitted these proposals to the Secretary-General of the United Nations, in his capacity as depositary to the AGN Agreement, for issuance of the required depositary notifications.

II. Main text of the Agreement

4. In Articles 12, 13 and 14 *delete* Principal *in front of* Working Party on Inland Water Transport.

III. Annex I, "List of Inland Waterways of International Importance"

5. E 01-03 *replace 's Hertogenbosch by Veghel*¹
6. E 20-04 *in the Russian text replace Дюренберг by Дюренберга*
7. *Before E 60-02 delete*
 - E 60-01-01 *river Medway/Swale up to Ridham*
 - E 60-01-03 *river Medway up to Rochester*
 - E 60-01-05 *river Thames up to Hammersmith Bridge*
 - E 60-01-07 *river Colne up to Rowhedge*
 - E 60-01-09 *river Stour (Suffolk) up to Mistley*
 - E 60-01-11 *river Orwell up to Ipswich*
 - E 60-01-13 *river Great Ouse up to Kings Lyn*
 - E 60-01-15 *river Nene up to Bevis Hill (nr Wisbech)*
 - E 60-01-17 *river Welland up to Fossdyke Bridge*
 - E 60-01-19 *river Witham up to Boston (i.e., the Haven)*
 - E 60-01-21 *river Trent up to Gainsborough*
 - E 60-03-02 *river Tay up to Perth*
 - E 60-03-04 *river Forth up to Gransen Mouth*
 - E 60-03-06 *river Tyne up to Newcastle*
 - E 60-03-08 *river Tees up to Middlesbrough*
8. *After E 60-03 add*
 - E 60-03-01 *Medway/Swale from Sheerness to Ridham*
 - E 60-03-03 *Medway from Sheerness to Rochester*
 - E 60-03-05 *Thames from Canvey Point to Hammersmith Bridge*
 - E 60-03-07 *Colne up to Rowhedge*
 - E 60-03-09 *Stour (Suffolk) up to Mistley*
 - E 60-03-11 *Orwell up to Ipswich*
 - E 60-03-13 *Great Ouse from the Wash to Kings Lyn*
 - E 60-03-15 *Nene from the Wash to Bevis Hill*
 - E 60-03-17 *Welland from the Wash to Fossdyke Bridge*
 - E 60-03-19 *Witham from the Wash to Boston*
 - E 60-03-21 *Trent from Trent Falls to Gainsborough*
 - E 60-03-02 *Tay from Buddon Ness to Perth*

¹ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): the Netherlands.

- E 60-03-04 Forth from the Inland Waterway Limit to Grangemouth
 E 60-03-06 Tyne from the mouth to Newcastle
 E 60-03-08 Tees from the mouth to Middlesbrough
 9. E 60-05 at the end *add* including the Oslofjord
 10. E 80-03 *put* River Olt up to Slatina *in square brackets*²
 11. E 80-05 *put* Danube – Bucuresti Canal *in square brackets*²
 12. *After* E 91-02 *add* new waterway
 E 91-01 River Mincio from the mouth to Lago Inferiore (Mantova)³
 13. *Renumber* existing E 91-01 waterway as E 91-03 and *replace* Mantova-Volta Grimana via the Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway by Mantova – Adriatic Sea Canal up to Porto Levante³
 14. *After* new E 91-03 *add*
 E 91-03-02 Po — Mantova–Adriatic Sea Canal via S. Leone Link³
 15. *Delete* E 91-08 Po di Levante from Po-Brondolo Canal to the Adriatic Sea³
 16. *Renumber* existing E 91-03 waterway as E 91-05 [Padova-Venezia Canal]³.

IV. Annex II, “List of inland navigation ports of international importance”

17. *After* P 01-02 *add*
 P 01-02bis Charleroi (Charleroi-Bruxelles Canal, 5.6 km)
 18. *After* P 01-03 *add*
 P 01-03bis Namur (Meuse, 54.5 km)
 19. *After* P 01-04 *add*
 P 01-04bis Liège (Albert Canal, 9.6 km)
 20. *After* P 01-09 *add*
 P 01-09bis Venlo (Maas, 108.0–111.0 km)¹
 P 01-09ter Meerlo/Wanssum (Maas, 133.0 km)¹
 P 01-09quater Gennep (Maas, 153.0 km)¹
 P 01-09quinquies Cuijk (Maas, 167.0 km)¹
 P 01-09sexies Grave (Maas, 174.0 km)¹
 21. P 01-10 *replace* 159.1 km by 193.0 km¹
 22. *After* P 01-10 *add*
 P 01-10bis Maasdriel (Maas, 212.0 km)¹

² Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Romania.

³ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Italy.

- P 01-10ter Waalwijk (Bergsche Maas, 236.0 km)¹
P 01-10quater Geertruidenberg (Bergsche Maas, 251.0 km)¹
23. *After* P 01-03-01 *add*
P 01-03-02 Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24.0 km)¹
24. P 03-01 *after* Hollands Diep *add*, 986.0 km¹
25. P 04-01 *after* Westerschelde *add*, 14.0 km from the mouth¹
26. *After* P 05-07 *add*
P 05-08 Centre and West (Canal du Centre, 10.0 km)
27. *After* P 10-02 *add*
P 10-02bis Gorinchem (Merwede, 956.0 km)¹
P 10-02ter Zaltbommel (Waal, 935.0 km)¹
28. P 10-41 *replace* Rhône-Rhine by Niffer-Mulhouse
29. P 10-43 *after* Saône *add*, 192.75 km
30. *After* P 11-02 *add*
P 11-02bis Beverwijk (Noordzeekanaal, 4.5 km)¹
31. *After* P 12-02 *add*
P 12-02bis Deventer (Geldersche IJssel, 57.3 km)¹
32. *After* P 12-03 *add*
P 12-04 Kampen (Geldersche IJssel, 106.8 km)¹
33. P 15-01 *replace* Lelystad (IJsselmeer) by Almere (IJsselmeer, 15.0 km)¹
34. *After* P 15-01 *add*
P 15-01bis Lelystad (IJsselmeer, 32.0 km)¹
35. *After* P 15-02 *add*
P 15-02bis Sneek (Prinses Margrietkanaal, 43.7 km)¹
P 15-02ter Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15.0 km)¹
36. P 15-03 *add* Van *in front of* Starckenborghkanaal
37. P 15-01-01 *replace* Leenwarden by Leeuwarden¹
38. P 20-01 *amend* footnote to the description of ports on the River Elbe *to read* Distances to ports on the River Elbe are measured: in Germany – from the Czech/German State border starting from 0.0 km; in the Czech Republic – from the German/Czech State border starting from 726.15 km to avoid duplication of distances in the two countries concerned⁴
39. *Replace* the distances for ports situated on the River Elbe *to read*
P 20-15 Děčín (Elbe, 737.3 and 739.3 km)⁴
P 20-16 Ústí nad Labem (Elbe, 761.5 and 764.0 km)⁴

⁴ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Czech Republic.

- P 20-17 Mělník (Elbe, 834.4 km)⁴
40. *After* P 20-17 *add*
P 20-18 Týnec nad Labem (Elbe, 933.7 km)⁴
41. P 20-06-01 *replace* Praha (Vltava, 46.5 and 55.5 km) *by* Miřejovice (Vltava, 18.9 km)⁴
42. *After* P 20-06-01 *add*
P 20-06-02 Praha (Vltava, 47.4 and 55.5 km)⁴
43. P 40-04 *replace* 12.0 km *by* 9.0 km⁵
44. *After* P 40-04 *add*
P 40-04bis Mikashevichi (Pripyat, 40.5 km and Mikashevichi Canal, 7.0 km)⁵
45. *Replace* P 40-04bis Mozyr (Pripyat, 185.0 km) *by*
P 40-04ter Mozyr (Pripyat, 188.0 km)⁵
46. P 50-03 *replace* 1,045.0 km *by* 1,054.0 km⁶
47. P 50-06 *replace* 907.0 km *by* 905.0 km⁶
48. P 50-07 *replace* 1,313.0 km *by* 1,311.0 km⁶
49. P 50-08 *replace* 1,541.0 km *by* 1,528.0 km⁶
50. P 50-09 *replace* 1,746.0 km *by* 1,738.0 km⁶
51. P 50-10 *replace* 2,175.0 km *by* 2,165.0 km⁶
52. P 50-11 *replace* 2,560.0 km *by* 2,551.0 km⁶
53. P 50-12 *after* (Volga, 3,051.0 km)³ *add*, sea port⁶
54. P 50-02-01 *replace* 42.0 km *by* 46.0 km⁶
55. P 50-02-03 *after* Kanal imeni Moskvi, 0.0 km *add* Moskva River 151.0 km, from its confluence with Oka River⁶
56. P 50-02-02-01 *replace* 279.0 km *by* 272.0 km⁶
57. P 50-01-01 *replace* 2,269.0 km *by* 2,260.0 km⁶
58. P 60-15 *after* Mouth of Severnaja Dvina *add*, 0.0 km⁶
59. *After* P 70-01 *add*
P 70-01bis Lochem (Twentekanaal, 15.5 km)¹
P 70-01ter Hengelo (Twentekanaal, 45.1 km)¹
60. *After* P 70-01-01 *add*
P 70-01-02 Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, 39.5 km)¹
61. *Delete* P 70-03-01 Hengelo (Twentekanaal, 45.1 km)¹
62. *Replace* P 70-03-02 *by* P 70-03-01¹

⁵ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Belarus.

⁶ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Russian Federation.

63. *After P 80-52 add*
P 80-52bis Vidin (Danube, 790.0 km)⁷
64. *After P 80-53 add*
P 80-53bis Oriahovo (Danube, 678.0 km)⁷
65. *After P 80-58 add*
P 80-58bis Silistra (Danube, 375.5 km)⁷
66. P 80-59bis *replace Danube-Black Sea Canal, 00.0 km by Danube, 298.0 km²*
67. P 80-62 Giurgiuilesti (Danube, 133.0 km) *delete footnote⁸*
68. P 80-61 *replace Danube, 76.0 Mm — 160.0 Mm by Danube, 76.0 Mm — 160.0 km⁸*
69. P 81-01 *replace Komárno (Váh, 0.0 km) by Šaľa (Váh) with a footnote reading planned⁹*
70. P 81-02 *replace Šaľa (Váh, 54.4–54.8 km) by Sered' (Váh) with a footnote reading planned⁹*
71. P 81-03 *replace Sered' (Váh, 73.8–74.3 km) by Hlohovec (Váh) with a footnote reading planned⁹*
72. P 81-04 *replace Hlohovec (Váh, 124.4–124.7 km) by Piešťany (Váh) with a footnote reading planned⁹*
73. P 81-05 *replace Piešťany (Váh, 124.4–127.7 km) by Nové mesto nad Váhom (Váh) with a footnote reading planned⁹*
74. P 81-06 *replace Nové mesto nad Váhom (Váh, 137.4–137.7 km) by Trenčín (Váh) with a footnote reading planned⁹*
75. P 81-07 *replace Trenčín (Váh, 158.5–159.0 km) by Dubnica (Váh) with a footnote reading planned⁹*
76. P 81-08 *replace Dubnica (Váh, 168.1–168.5 km) by Púchov (Váh) with a footnote reading planned⁹*
77. P 81-09 *replace Púchov (Váh, 192.9–193.4 km) by Považská Bystrica (Váh) with a footnote reading planned⁹*
78. P 81-10 *replace Považská Bystrica (Váh, 210.8–211.2 km) by Žilina (Váh) with a footnote reading planned⁹*
79. P 81-11 *replace Žilina (Váh, 242.0–243.0 km) by Čadca (Váh-Oder Link) with a footnote reading planned⁹*
80. P 90-01 *after Taganrog add, sea port⁶*
81. P 90-02 *after Eysk add, sea port⁶*
82. P 90-03 *after Azov add, sea port⁶*
83. P 90-04 *after Rostov add, sea port⁶*

⁷ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Bulgaria.

⁸ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Republic of Moldova.

⁹ Contracting Party directly concerned (AGN, Article 13(3)): Slovakia.

84. P 90-05 *replace* Don, 2,997.0 km by Severskiy Donets, 5.0 km from the mouth⁶
85. P 91-04 *replace* Po by Milano-Po Canal³
86. *After* P 91-04 *add*
P 91-04bis Cremona-Casalmaggiore (Po)³
P 91-04ter Mantova Viadana (Po)³
87. P 91-05 *replace* Emilia Centrale (Po, 145.0 km from Milano Terminale) by Boretto R. Emilia Centrale (Po, 120.0 km from Milano Terminale)³
88. *After* P 91-05 *add*
P 91-05bis Mantova S. Benedetto (Po)³
P 90-05ter Mantova Revere (Po)³
89. P 91-07 *replace* Veneta Lateral waterway by Mantova-Adriatic Sea Canal³
90. P 91-08 *replace* Veneta Lateral waterway by Po-Brondolo Canal³
91. P 91-09 *replace* Veneta Lateral waterway by Laguna Veneta³
92. P 91-04-01 *replace* Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara) by Ferrara (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)³
93. *After* P 91-04-01 *add*
P 91-04-02 Ferrara S. Giovanni Ostellato (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)³
P 91-04-03 Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara)³
P 91-04-04 Ravenna³
94. *Renumber* P 91-01-01 as P 91-03-01 and *replace* (Fissero-Tartaro-Canalbianco Waterway, 0.0 km) by (Valdaro and private ports) (Mantova-Adriatic Sea Canal, 0.0 km and Mantova Lakes)³
95. *After* P 91-03-01 *add*
P 91-03-02 Mantova Roncoferraro/Governolo (Mantova-Adriatic Sea Canal)³
P 91-03-03 Mantova Ostiglia (Mantova-Adriatic Sea Canal, 30.0 km)³
P 91-03-04 Verona Legnago (Mantova-Adriatic Sea Canal, 65.0 km)³
P 91-03-05 Canda (Mantova-Adriatic Sea Canal)³
P 91-03-06 Rovigo (Mantova-Adriatic Sea Canal, 140.0 km)³
P 91-03-07 Conca di Volta Grimana (Mantova-Adriatic Sea Canal, 170.0 km)³
P 91-03-08 Porto Levante* (Po di Levante mouth)³
96. *Delete* existing ports P 91-01-02 — P 91-01-05³.

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Dnia 7.10.2016 r.
DIREKTOR
Departament Zegluj Śródlądowej
Podpis
.....

Przemysław Dąca

NACZELNIK WYDZIAŁU

Marek Błach

(X.I.D.5)

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N.Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.565.2010.TREATIES-2 (Depositary Notification)

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)
GENEVA, 19 JANUARY 1996

AUSTRIA: RATIFICATION

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary, communicates the following:

The above action was effected on 30 August 2010, with:

Reservation (Original: English)

"In accordance with article 11 of the Agreement, the Republic of Austria declares that it does not consider itself bound by article 10 of this Agreement."

The Agreement will enter into force for Austria on 28 November 2010 in accordance with its article 8 (3) which reads as follows:

"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 Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the said instrument."

7 September 2010



Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition, the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also available at <http://treaties.un.org>.

UNITED NATIONS  NATIONS UNIES

POSTAL ADDRESS—ADRESSE POSTALE UNITED NATIONS, N. Y. 10017
CABLE ADDRESS—ADRESSE TELEGRAPHIQUE UNATIONS NEWYORK

Reference: C.N.22.2014.TREATIES-XI.D.5 (Depositary Notification)
Reissued ¹

EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS OF
INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)
GENEVA, 19 JANUARY 1996

SERBIA: ACCESSION

The Secretary-General of the United Nations, acting in his capacity as depositary,
communicates the following:

The above action was effected on 10 January 2014, with:

Reservation (Original: English)

"In accordance with Article 11 of the European Agreement on Main Inland Waterways
of International Importance, the Republic of Serbia shall not be bound under Article 10 of this
Agreement."

The Agreement will enter into force for Serbia on 10 April 2014 in accordance with its article
8 (3) which reads as follows:

"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
Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the said instrument."

16 January 2014



¹ It will be noted that, due to an error, the instrument of accession deposited by the Republic of
Serbia on January 2014, omitted to include the text of the above reservation.

Attention: Treaty Services of Ministries of Foreign Affairs and of international organizations
concerned. Depositary notifications are issued in electronic format only. Depositary notifications are
made available to the Permanent Missions to the United Nations in the United Nations Treaty
Collection on the Internet at <http://treaties.un.org>, under "Depositary Notifications (CNs)". In addition,
the Permanent Missions, as well as other interested individuals, can subscribe to receive depositary
notifications by e-mail through the Treaty Section's "Automated Subscription Services", which is also
available at <http://treaties.un.org>.

NACZELNIK WYDZIAŁU

Marcin Białek

Stwierdzam zgodność z oryginałem

Dnia 7.10.2016 r.
Dyrektor
Departamentu ds. Śródlądowej
Podpis
Przemysław Dąca

UZASADNIENIE

1. Wyjaśnienie potrzeby i celu związania Rzeczypospolitej Polskiej umową międzynarodową

Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym (AGN) zostało sporządzone w Genewie w dniu 19 stycznia 1996 r. pod auspicjami Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Intencją Porozumienia jest rozwijanie międzynarodowego transportu na śródlądowych drogach wodnych w Europie, który w porównaniu z innymi środkami transportu lądowego charakteryzuje się niskimi kosztami i posiada szereg zalet prośrodowiskowych, przyczyniając się do obniżenia niekorzystnego wpływu na środowisko spowodowanego przez sektor transportowy.

W szczególności celem AGN jest ustanowienie ram prawnych koniecznych do ustalenia skoordynowanego planu rozwoju i budowy sieci śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym na podstawie uzgodnionych parametrów dotyczących infrastruktury.

Sieć ujęta w Porozumieniu AGN podzielona jest na dziewięć głównych wodnych ciągów transportowych o długości ponad 27 tys. km, które łączą porty ponad 37 krajów europejskich.

Na terytorium Polski, w ramach europejskiego systemu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, znajdują się odcinki trzech głównych szlaków wodnych, tj.:

- 1) Droga wodna E30 – przebiegająca Odrzańską Drogą Wodną, łączącą Morze Bałtyckie w Świnoujściu z Dunajem w Bratysławie,
- 2) Droga wodna E40 – łącząca Morze Bałtyckie od Gdańska z Morzem Czarnym w Odessie,
- 3) Droga Wodna E70 – łącząca Odrę z Zalewem Wiślanym i stanowiąca część europejskiego szlaku komunikacyjnego wschód-zachód łączącego Kłajpedę z Rotterdamem.

Porozumienie wskazuje również dwanaście portów śródlądowych o międzynarodowym znaczeniu zlokalizowanych w dziesięciu miastach:

- 1) Świnoujście,
- 2) Szczecin,
- 3) Kostrzyn,
- 4) Wrocław,

- 5) Koźle,
- 6) Gliwice,
- 7) Gdańsk,
- 8) Bydgoszcz,
- 9) Warszawa,
- 10) Elbląg.

Wykaz śródlądowych dróg wodnych określonych w Porozumieniu jest spójny z postanowieniami zawartymi w przyjętej uchwałą nr 79 Rady Ministrów z dnia 14 czerwca 2016 r. „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”.

Aktualnie wymienione w AGN drogi wodne na terenie Polski, z wyjątkiem krótkich odcinków na dolnej Odrze i dolnej Wiśle, nie spełniają minimalnych międzynarodowych warunków żeglowności określonych przez Porozumienie. Jednakże w myśl art. 2 Porozumienia zaliczenie ich do dróg wodnych międzynarodowego znaczenia jest możliwe przy wskazaniu jako przesłanki faktu, że działanie to jest uzasadnione koniecznością włączenia wybranych polskich dróg wodnych do europejskiej sieci dróg wodnych.

Polska jako członek Porozumienia zobowiązuje się do zapewnienia na objętych Porozumieniem drogach wodnych warunków nawigacyjnych spełniających kryteria właściwe dla śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym, tzw. klasy „E” odpowiadającej co najmniej IV klasie żeglowności. Termin realizacji tego zobowiązania nie jest określony.

Należy zaznaczyć, że wskazane w załączniku III śródlądowe drogi wodne z wyjątkiem połączenia Wisła-Bug (odcinek E40), po uzyskaniu przez nie standardu określonego przez AGN, mogą i powinny stać się docelowo elementami sieci bazowej transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. Obecnie poza 97,3 kilometrowym fragmentem w dolnym odcinku Odry polskie śródlądowe drogi wodne nie są elementem europejskiej sieci transportowej TEN-T. Przed kolejną rewizją sieci TEN-T w 2023 r. Polska powinna mieć gotowe i przyjęte programy przebudowy dróg wodnych, wskazanych do wpisania do sieci.

Przystąpienie Polski do Porozumienia AGN będzie zatem krokiem w kierunku realizacji postanowień Białej Księgi – Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu (czyli strategii Unii Europejskiej dotyczącej rozwoju transportu), zgodnie z którą:

- do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. transport wodny lub kolej, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu,
- do 2030 r. stworzona będzie w pełni funkcjonalna ogólnounijna multimodalna sieć bazowa TEN-T (transeuropejskiej sieci transportowej), zaś do 2050 r. nastąpi osiągnięcie wysokiej jakości i przepustowości tej sieci, jak również stworzenie odpowiednich usług informacyjnych.

Realizacja postanowień Konwencji AGN pozwoli Polsce także w pełniejszy sposób wdrażać unijny Program NAIADES II, który skupia się na wprowadzaniu długofalowych zmian strukturalnych w sektorze śródlądowego transportu wodnego w celu umożliwienia mu pełnego włączenia się w strategię „Europa 2020”.

Celem programu NAIADES II jest stworzenie odpowiednich warunków dla śródlądowego transportu wodnego, by stał się on środkiem transportu wysokiej jakości: dobrze zarządzanym, wydajnym, bezpiecznym, zintegrowanym w łańcuch transportu intermodalnego, z wysokiej jakości miejscami pracy zajmowanymi przez wykwalifikowanych pracowników oraz spełniającym wysokie standardy w zakresie ochrony środowiska.

2. Wskazanie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym

Polska poprzez rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695) zaadaptowała do porządku prawnego i stosuje nomenklaturę (klasyfikację) dróg wodnych z AGN. Pomimo tego zauważalne są różnice w dotychczasowym stanie prawnym pomiędzy wskazanym rozporządzeniem i Porozumieniem AGN, w którym występuje większa liczba klas dróg wodnych: VIa, VIb, VIc i VII. Poza tym w Europejskim porozumieniu o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym nie podzielono klasy I na Ia i Ib, tak jak w przypadku polskiego prawodawstwa. Różnica pomiędzy wyżej wymienionym rozporządzeniem i Porozumieniem AGN jest również widoczna w przypadku niektórych parametrów eksploatacyjnych, dotyczy to między innymi minimalnego prześwitu pod mostami ponad WWŻ („wysoka woda żeglowna”), gdyż na polskich śródlądowych drogach wodnych nie przewiduje się ruchu statków transportujących 4 warstwy kontenerów. Ujednoczenie ww. różnic jest planowane w perspektywie długoterminowej w toku realizacji postanowień Porozumienia związanych z rozwojem śródlądowych dróg wodnych w Polsce.

Europejskie porozumienie o głównych śródlądowych drogach wodnych o znaczeniu międzynarodowym zawiera 18 artykułów oraz 3 załączniki, w których określone zostały główne warunki oraz zakres rzeczowy Porozumienia.

Artykuł 1 dotyczy określenia sieci składającej się z dróg wodnych śródlądowych i portów międzynarodowego znaczenia, wskazanych w załącznikach I i II Porozumienia.

Do technicznych i operacyjnych parametrów sieci odnosi się art. 2, który określa, że sieć śródlądowych dróg wodnych międzynarodowego znaczenia spełnia parametry podane w załączniku III do Porozumienia lub zostanie przystosowana do zgodności z postanowieniami tego załącznika w wyniku przyszłych prac modernizacyjnych.

Zgodnie z art. 3 integralną część Porozumienia stanowią załączniki:

- I. Drogi wodne śródlądowe o znaczeniu międzynarodowym – zawierający wykaz śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu międzynarodowym;
- II. Porty żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym – zawierający wykaz portów żeglugi śródlądowej o znaczeniu międzynarodowym;
- III. Parametry techniczne i eksploatacyjne dróg wodnych śródlądowych o znaczeniu międzynarodowym – określający parametry techniczne i kryteria operacyjne dróg wodnych kat. E (międzynarodowych, spełniających kryteria co najmniej IV klasy żeglowności) oraz parametry techniczne i operacyjne portów śródlądowych kat. E.

Depozytariuszem Porozumienia zgodnie z art. 4 jest Sekretarz Generalny Organizacji Narodów Zjednoczonych.

Zasady dotyczące podpisania, ratyfikacji, przyjęcia lub zatwierdzenia Porozumienia regulują art. 5–6. Państwo, które nie podpisało Porozumienia do 30 września 1997 r., może na podstawie art. 7 przystąpić do Porozumienia tylko w drodze przystąpienia poprzez złożenie odpowiedniego dokumentu Sekretarzowi Generalnemu ONZ.

Artykuł 8 reguluje wejście w życie przepisów Porozumienia, ze wskazaniem, iż jego przepisy w przypadku przystąpienia na podstawie ust. 2 wchodzi w życie po 90 dniach od dnia złożenia dokumentu akcesji.

Zasady rozstrzygania sporów pomiędzy stronami Porozumienia określone w art. 10 wprowadzają instytucję arbitrażu, mającą zastosowanie w przypadku żądania jednej ze stron uczestniczących w sporze.

W przypadku treści art. 11 Porozumienia dotyczącego wyłączenia państwa przystępującego do Porozumienia z arbitrażowej procedury rozstrzygania sporów, nie jest planowane podczas prowadzonego procesu ratyfikacyjnego Porozumienia, skorzystanie z powyższej możliwości wyłączenia z procedury arbitrażu.

Tryb, sposób i zasady przyjmowania poprawek do Porozumienia i załączników I–III regulują natomiast artykuły od 12 do 14.

Wypowiedzenie Porozumienia następuje w drodze pisemnego powiadomienia skierowanego do Sekretarza Generalnego ONZ i wchodzi w życie po upływie roku od daty otrzymania przez Sekretarza powiadomienia.

3. Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie umowy międzynarodowej, wraz z określeniem źródeł finansowania

Ogólny bilans rozwoju infrastruktury wykorzystywanej do żeglugi śródlądowej będzie w średnim i długim okresie korzystny zarówno pod względem gospodarczym i finansowym, jak również pod względem społecznym, środowiskowym oraz politycznym. Gospodarcze skutki przyjęcia Porozumienia dzielą się na kilka kategorii. W wymiarze strategicznym dla gospodarki Polski, głównym beneficjentem rozwoju transportu śródlądowego będą dynamicznie rozwijające się najważniejsze porty morskie, dla których będzie on – oprócz transportu kołowego i szynowego – integralną gałęzią transportu zapewniającą efektywne połączenie z zapleczem.

Najważniejszym skutkiem podażowym przy realizacji zamierzeń inwestycyjnych będzie rozwój infrastruktury śródlądowych dróg wodnych oraz przyległych portów. Bardzo istotne dla gospodarki będą skutki popytowe: rozwojowi infrastruktury będzie towarzyszył coraz większy popyt na usługi transportowe w sektorze transportu śródlądowego, multi oraz intermodalnego oraz powiązane z nimi inne usługi związane z logistyką. Jednocześnie inwestycje w infrastrukturę wykorzystywaną przez żeglugę śródlądową przyczynią się do wzrostu produkcji środków transportu oraz wystąpienia znaczących efektów mnożnikowych z rozwoju turystyki i rekreacji, które będą źródłem dochodów budżetu państwa i budżetów samorządów.

W okresie realizacji inwestycji konieczne będzie poniesienie znacznych nakładów finansowych na przebudowę istniejącej lub budowę nowej infrastruktury do standardów międzynarodowej drogi wodnej, czyli co najmniej IV klasy żeglowności. Nakłady

inwestycyjne na śródlądowe drogi wodne, stanowiące warunek rozwoju żeglugi śródlądowej, rozłożą się na wiele lat i będą wymagały relatywnie niewielkich rocznych nakładów inwestycyjnych, co sprawia, że w obecnej trudnej sytuacji budżetowej ich realizacja jest realna. Kompleksowe i szczegółowe dane finansowe odnośnie planowanych inwestycji będą dostępne po przeprowadzeniu studiów wykonalności dla poszczególnych odcinków dróg wodnych, o których mowa w „Założeniach do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Jednocześnie szacunkowe koszty planowanych inwestycji przedstawiają się następująco:

- ok. 30,7 mld zł na modernizację Odrzańskiej Drogi Wodnej (E-30) wraz z budową polskiego odcinka połączenia Dunaj-Odra-Łaba oraz Kanałem Śląskim,
- ok. 31,5 mld zł na kaskadyzację Dolnej Wisły,
- od ok. 8,1 do ok. 25,5 mld zł na budowę połączenia Wisła-Brześć (w zależności od wariantu).

Należy jednak wyraźnie podkreślić, że przystąpienie do AGN nie determinuje horyzontu czasowego na dostosowanie międzynarodowych dróg wodnych na terenie Polski do standardu określonego w Porozumieniu.

W związku z powyższym należy zauważyć, że przystąpienie do Porozumienia nie będzie stanowiło automatycznej akceptacji wydatków w ww. wielkości, bowiem wszelkie działania w tym zakresie możliwe są dopiero po przedstawieniu szczegółowego montażu finansowego inwestycji, wskazania faktycznych źródeł finansowania oraz powinny uwzględniać nie tylko korzyści środowiskowe, turystyczne czy infrastrukturalne, ale także istotne kwestie finansowe.

Przy oszacowywaniu finansowych skutków przyjęcia AGN istotny jest fakt, że infrastruktura zapewniająca dogodne warunki żeglugi śródlądowej jest wielofunkcyjna. Nieodzowne dla tworzenia dobrych warunków nawigacyjnych budowle piętrzące (takie jak np. stopnie wodne) pełnią kluczową rolę w ochronie przeciwpowodziowej, umożliwiając retencję wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu. Stopnie wodne są także przepławami drogowymi między brzegami rzek, a zbiorniki powstające w wyniku piętrzenia wód pełnią również funkcje rekreacyjne i turystyczne. Rola transportowa jest więc jedną ze składowych budowanej na rzece wielofunkcyjnej infrastruktury.

Realizacja wszystkich elementów programu rozwoju śródlądowych dróg wodnych w standardzie międzynarodowym wymagać będzie montażu finansowego. Wśród podmiotów

mogących finansowo zaangażować się w tego typu inwestycje należy wskazać przede wszystkim producentów energii. Dla przykładu koszt zapewnienia funkcji energetycznej (wybudowania elektrowni wodnej) na stopniu wodnym – najważniejszym elemencie infrastruktury dróg wodnych – szacuje się aktualnie na ok. 30% całkowitych kosztów stopnia wodnego i powiązanej z nim infrastruktury. Dla porównania: szacuje się, że koszt zapewnienia funkcji transportowej na stopniu wodnym (wybudowanie śluzy) stanowi ok. 10%. Zainteresowane zaangażowaniem się w inwestycje umożliwiające społeczno-gospodarczy rozwój dzięki wykorzystaniu potencjału dróg wodnych są również samorządy terytorialne na poziomie lokalnym i regionalnym.

W związku z powyższym zakłada się, że źródłem finansowania inwestycji na drogach wodnych będą m.in. środki pochodzące z:

- budżetu Unii Europejskiej z programów takich jak CEF i z innych programów finansowanych z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego lub Funduszu Spójności (w tym na rozwój sieci TEN-T),
- instrumentów finansowych (np. w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, w ramach tzw. Planu Junckera),
- źródeł prywatnych (w tym od przedsiębiorców, w szczególności zainteresowanych zagospodarowaniem energetycznego potencjału rzek, właścicieli portów lub przedsiębiorstw logistycznych, w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego),
- budżetów samorządów terytorialnych,
- budżetu państwa lub funduszy celowych (głównie jako źródło wkładu własnego do przedsięwzięć współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej).

Jednocześnie należy zaznaczyć, że finansowanie inwestycji na śródlądowych drogach wodnych odbywać się będzie zgodnie z założeniami budżetowymi oraz z poszanowaniem dyscypliny finansów publicznych, przy jednoczesnym założeniu finansowania przedmiotowych inwestycji w możliwie jak największym zakresie ze środków pozabudżetowych.

Jednym z możliwych sposobów wspierających finansowanie inwestycji w śródlądowe drogi wodne może być projektowany Fundusz Rozwoju Śródlądowych Dróg Wodnych (FRŚDW), który będzie stanowił podstawę mechanizmu finansowania przyszłych inwestycji prowadzonych na śródlądowych drogach wodnych. W celu sprawnego i efektywnego funkcjonowania FRŚDW konieczne będzie ustalenie stałych źródeł jego finansowania.

W związku z tym przewiduje się, że Fundusz będzie zasilany corocznie częścią środków generowanych przez gospodarkę wodną.

W obecnie projektowanej ustawie – Prawo wodne planowane jest powołanie Państwowego Gospodarstwa Wodnego „Wody Polskie”, odpowiedzialnego za pozyskiwanie i gromadzenie środków finansowych generowanych przez gospodarkę wodną. W uwagach do projektowanej ustawy – Prawo wodne, Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej wskazuje na konieczność przekazania część środków pozyskiwanych przez PGW „Wody Polskie” na realizację inwestycji na śródlądowych drogach wodnych. W koncepcji MG MiŻŚ środki te będą gromadzone na rachunku FRŚDW. Wysokość środków będzie warunkowała możliwości inwestycyjne na śródlądowych drogach wodnych wyrażone wydolnością finansową FRŚDW. Fundusz, w celu zwiększenia kapitału, powinien mieć również możliwość emisji obligacji i zaciągania kredytów oraz posiadać gwarancje skarbu państwa.

Spodziewane korzyści z rozwoju infrastruktury wykorzystywanej do transportu śródlądowego w perspektywie długoterminowej szacuje się na ok. 300 mld zł. Przedstawione w projekcie dane pochodzą z analiz prowadzonych przez zespoły eksperckie z ośrodków akademickich oraz z opracowań zleconych przez samorzady województw zainteresowanych rozwojem śródlądowych dróg wodnych ze względu na spodziewane istotne korzyści gospodarcze.

Oprócz korzyści typowo gospodarczych, takich jak zwiększenie konkurencyjności głównych portów morskich lub produkcja energii, obejmują one również bardzo istotne i wymierne korzyści z tytułu uniknięcia kosztów powodzi czy kosztów pożarów lasów, jak również korzyści związane z retencją wody na potrzeby ludności, rolnictwa oraz przemysłu. Dodatkowo uwzględnione zostały korzyści z rozwoju przedsiębiorczości, w tym efekty mnożnikowe związane z przemysłem turystycznym.

Rozwój infrastruktury i użeglowienie głównych polskich rzek będą miały pozytywne skutki społeczne. Pobudzi aktywność lokalnych społeczności ukierunkowaną na działania prorozwojowe oraz zaaktywizuje w szczególności samorzady terytorialne na wszystkich poziomach do realizacji programów społecznego i gospodarczego wykorzystania dróg wodnych oraz szerzej – infrastruktury na potrzeby żeglugi śródlądowej.

Żeglugowe wykorzystanie rzek sprzyjać będzie także osiągnięciu celów środowiskowych wyznaczanych zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, w tym również wymienionej już retencji wody. Należy podkreślić, że transport śródlądowy (obok transportu morskiego) jest

najbardziej przyjazną środowisku gałęzią transportu. W globalnym rozrachunku jego rozwój przyczyni się do obniżenia kosztów zewnętrznych transportu ogółem.

Skutki przyjęcia Porozumienia AGN obejmą przede wszystkim zacieśnienie współpracy w szczególności z Republiką Czeską i Słowacją w stosunkach dwustronnych i w ramach Grupy Wyszehradzkiej. Polska, jako strona umowy AGN, prowadzić będzie z Republiką Federalną Niemiec dialog dotyczący przystosowania granicznego odcinka Odrzańskiej Drogi Wodnej do co najmniej IV klasy żeglowności.

Polska zaproponuje stronom zaangażowanym w rozwój Odrzańskiej Drogi Wodnej powołanie Międzynarodowej Komisji Odrzańskiej na wzór funkcjonujących obecnie Centralnej Komisji Żeglugi na Renie i Komisji Żeglugi po Dunaju. W tym zakresie przewiduje się ścisłą współpracę z Republiką Czeską, Republiką Słowacką, a także z Republiką Federalną Niemiec w kontekście europejskich korytarzy transportowych.

Porozumienie AGN będzie również prowadzić do intensywniejszej współpracy z Białorusią i Ukrainą.

4. Podmioty prawa krajowego, których dotyczy umowa międzynarodowa, w tym zakres, w jakim umowa międzynarodowa dotyczy osób fizycznych i prawnych

Biorąc pod uwagę zakres Porozumienia AGN i związaną z tym konieczność modernizacji polskich dróg wodnych stanowiących część europejskiej sieci dróg wodnych, ustalenia co do wykonywania zapisów Porozumienia, co do zasady, prowadzone będą przede wszystkim na szczeblu resortowym przy udziale co najmniej:

- ministra właściwego do spraw żeglugi śródlądowej,
- ministra właściwego do spraw gospodarki morskiej,
- ministra właściwego do spraw gospodarki wodnej,
- ministra właściwego do spraw rozwoju regionalnego,
- ministra właściwego do spraw gospodarki,
- ministra właściwego do spraw finansów publicznych,
- ministra właściwego do spraw transportu,
- ministra właściwego do spraw środowiska.

Realizacja postanowień Porozumienia będzie wpływała na samorzady terytorialne, podmioty wykonujące działalność gospodarczą w zakresie produkcji, transportu, logistyki, robót budowlanych, turystyki i rekreacji, a także na podmioty prowadzące działalność związaną z energetycznym wykorzystaniem rzek.

5. Sposób, w jaki umowa dotyczy spraw uregulowanych w prawie wewnętrznym

Treść Porozumienia AGN jest zgodna z obowiązującymi przepisami prawa i na tym etapie nie będzie wymagać zmian w krajowym porządku prawnym. Ponadto przystąpienie do Porozumienia nie będzie wymagać wydania nowych aktów prawnych, a także wiąże się również ze spełnieniem przesłanki określonej w art. 89 ust. 1 pkt 4 Konstytucji RP, tj. znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym, co wymaga odpowiedniego trybu związania RP przedmiotową umową międzynarodową.

Mając na uwadze powyższe, podkreślenia wymaga, że zakres spraw objętych Porozumieniem odnosi się między innymi do następujących dokumentów na poziomie strategicznym:

- „Założenia do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030”. Dokument wyznacza najważniejsze kierunki krajowej polityki śródlądowej i bezpośrednio odwołuje się do AGN,
- „Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju 2030”. Dokument wskazuje, że Odrzańska droga wodna będzie posiadać III klasę żeglowności,
- „Strategia Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do roku 2030)” oraz merytorycznie powiązana z nią „Strategia rozwoju Polski Zachodniej do roku 2020”. SRT wskazuje, że jednym z kierunków interwencji w odniesieniu do infrastruktury transportu wodnego śródlądowego będzie dostosowanie infrastruktury ustalonych polskich śródlądowych dróg wodnych lub ich odcinków do wymagań europejskiej sieci dróg wodnych oraz że do roku 2020 powinna zostać podjęta decyzja w sprawie budowy połączenia wodnego śródlądowego Dunaj – Odra – Łaba (DOL) spełniającego wymogi co najmniej IV klasy żeglowności, jak również w sprawie budowy Kanału Śląskiego łączącego Odrę z Wisłą.

Na poziomie regionalnym przyjęcie Porozumienia będzie wpływać na dokumenty strategiczne poszczególnych województw:

- Strategię Rozwoju Województwa Dolnośląskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Kujawsko-Pomorskiego do roku 2020 – Plan modernizacji 2020+,
- Strategię Rozwoju Województwa Lubelskiego na lata 2014–2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Lubuskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Małopolskiego na lata 2011–2020,

- Strategię Rozwoju Województwa Mazowieckiego do 2030 r. „Innowacyjne Mazowsze”,
- Strategię Rozwoju Województwa Opolskiego do 2020 r.,
- Strategię Rozwoju Województwa Pomorskiego 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Śląskiego „Śląskie 2020+”,
- Strategię Rozwoju Województwa Wielkopolskiego do 2020 roku. Wielkopolska 2020,
- Strategię Rozwoju Województwa Zachodniopomorskiego do roku 2020.

Ponadto Porozumienie AGN w zakresie obowiązywania odnosić się będzie również do następujących aktów prawnych:

- ustawa z dnia 4 września 2007 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2016 r. poz. 543, z późn. zm.), znowelizowana w dniu 19 listopada 2015 r., utworzyła nowy dział „żegluga śródlądowa”, który obejmuje sprawy kluczowe w zakresie Porozumienia, dotyczące funkcjonowania oraz rozwoju śródlądowych dróg wodnych w zakresie żeglugi śródlądowej, budowy oraz modernizacji śródlądowych dróg wodnych oraz współpracy międzynarodowej na wodach granicznych oraz ujętych w systemie międzynarodowych dróg wodnych,
- ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne (Dz. U. z 2015 r. poz. 469, z późn. zm.), w szczególności art. 22 dotyczący utrzymania publicznych śródlądowych wód powierzchniowych, art. 26 w sprawie regulacji obowiązków właściciela śródlądowych wód powierzchniowych czy też art. 66 w odniesieniu do przeprowadzania inwestycji dot. urządzeń wodnych, urządzeń komunikacyjnych lub przesyłowych oraz innych robót mogących mieć wpływ na śródlądowe drogi wodne. Należy również zauważyć, że realizacja postanowień Porozumienia będzie odnosić się, co do zasady, do określonego sposobu gospodarowania wodami, o którym mowa w ustawie z dnia 18 lipca 2001 r. – Prawo wodne,
- ustawa z dnia 21 grudnia 2000 r. o żegludze śródlądowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 1458, z późn. zm.), w zakresie art. 42 dot. podziału dróg wodnych śródlądowych na drogi o charakterze regionalnym i międzynarodowym oraz regulacji art. 43 w sprawie obowiązku należytego utrzymania dróg wodnych. Ponadto art. 43 dotyczy także sposobu wynagradzania oraz określenia administracji drogi wodnej odpowiedzialnej za należyte utrzymanie dróg wodnych.

Jednocześnie realizacja postanowień Porozumienia AGN w perspektywie długoterminowej będzie się wiązać z nowelizacją rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 7 maja 2002 r. w sprawie klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych (Dz. U. poz. 695) dotyczącego szczegółowego sposobu klasyfikacji śródlądowych dróg wodnych, w tym podziału śródlądowych dróg wodnych na klasy; wykazu śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu regionalnym i międzynarodowym oraz regulacji dotyczących rozbudowy lub modernizacji śródlądowych dróg wodnych. Przyszła nowelizacja będzie dotyczyć przede wszystkim doprecyzowania nomenklatury stosowanej w rozporządzeniu z nomenklaturą stosowaną w Porozumieniu.

Realizacja postanowień Porozumienia w zakresie zapewnienia na wymienionych w Porozumieniu drogach wodnych odpowiednich warunków nawigacyjnych będzie wymagała zgodności z przepisami z zakresu zasad ochrony i korzystania ze środowiska naturalnego. W szczególności dotyczy to następujących aktów prawnych:

- ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2016 r. poz. 672, z późn. zm.), w regulacjach dotyczących określenia zasady ochrony środowiska oraz warunków korzystania z jego zasobów, z uwzględnieniem wymagań zrównoważonego rozwoju,
- ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2015 r. poz. 1651, z późn. zm.), art. 33 i art. 34 dotyczący ochrony obszarów Natura 2000,
- ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 353, z późn. zm.), zwłaszcza w zakresie działu III rozdziału 4 dot. uprawnień organizacji pozarządowych w postępowaniach dot. wydania ocen oddziaływania na środowisko realizowanych inwestycji na śródlądowych drogach wodnych,
- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2010 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. z 2016 r. poz. 71).

6. Środki prawne, jakie powinny zostać przyjęte w celu wykonania umowy międzynarodowej

Zgodnie z art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. poz. 443, z późn. zm.) związanie Rzeczypospolitej Polskiej Porozumieniem nastąpi

w drodze ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie, ze względu na spełnienie przesłanki określonej w art. 89 ust. 1 pkt 4 Konstytucji RP, tj. przystąpienie do umowy międzynarodowej, gdyż umowa ta dotyczy znacznego obciążenia państwa pod względem finansowym.

Ogłoszenie w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej spowoduje, że przedmiotowa umowa stanie się częścią krajowego porządku prawnego, a jej postanowienia będą bezpośrednio stosowane na zasadach określonych w art. 91 Konstytucji RP.