

*Traduzione*¹

Protocollo

aggiuntivo all'accordo europeo del 1991 sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni connesse (AGTC) concernente il trasporto combinato per idrovia

Fatto a Ginevra il 17 gennaio 1997

Strumento di ratifica depositato dalla Svizzera il 4 marzo 1998

Entrato in vigore per la Svizzera il 29 ottobre 2009

Le Parti contraenti,

animate dal desiderio di agevolare il trasporto internazionale delle merci,
consapevoli che il trasporto internazionale delle merci tende a svilupparsi in seguito all'aumento degli scambi internazionali,

coscienti delle conseguenze negative che una tale evoluzione potrebbe avere sull'ambiente,

sottolineando l'importanza che tutte le tecniche del trasporto combinato rivestono quale mezzo per decongestionare la rete di trasporti interni europei e per limitare l'inquinamento ambientale,

riconoscendo che il trasporto combinato su idrovie e su alcuni percorsi costieri può costituire un elemento importante in certi corridoi di trasporto europei,

convinte che – per rendere più efficace e più attrattivo per l'utenza il trasporto combinato internazionale sulle idrovie e su alcuni percorsi costieri in Europa – sia indispensabile istituire un quadro giuridico in grado di fissare un piano coordinato di sviluppo dei servizi di trasporto combinato sulle idrovie e su alcuni percorsi costieri e dell'infrastruttura necessaria all'esercizio di questi servizi, sulla base di parametri e di norme di prestazione concordati a livello internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Generalità

Art. 1 Definizioni

Ai sensi del presente Protocollo:

- a) l'espressione «trasporto combinato» designa il trasporto delle merci in una unità di trasporto che utilizza più di un modo di trasporto;

RS 0.740.811

¹ Dal testo originale francese (RO 2010 4447).

- b) l'espressione «rete di idrovie importanti per il trasporto combinato internazionale» designa tutte le idrovie e i percorsi costieri conformi alle prescrizioni minime enumerate nell'allegato III al presente Protocollo:
- i) se sono utilizzati abitualmente nell'ambito dei trasporti combinati internazionali regolari,
 - ii) se rappresentano linee d'apporto importanti per il trasporto combinato internazionale,
 - iii) se si prevede che diventeranno, a breve scadenza, importanti per il trasporto combinato internazionale (secondo le definizioni date di cui ai punti i) e ii)),
- questi percorsi costieri non devono entrare in conflitto con le disposizioni del punto xi) della sezione a) dell'allegato III;
- c) l'espressione «installazioni connesse» designa i terminali di porti importanti per il trasporto combinato internazionale, in quanto assicurano il trasbordo di contenitori e di altre unità di trasporto intermodale (casse mobili, semirimorchi, veicoli adibiti al trasporto su strada, ecc.) utilizzate nel trasporto combinato tra battelli della navigazione interna e veicoli di trasporto marittimo, stradale e ferroviario.

Art. 2 Designazione della rete

¹ Le Parti contraenti, essendo Parti altresì all'Accordo europeo del 1991 sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni connesse (AGTC)², adottano le disposizioni del presente Protocollo in quanto piano internazionale coordinato per la creazione e l'esercizio di una rete di idrovie importanti per il trasporto combinato internazionale nonché per i terminali dei porti, detta qui di seguito «rete internazionale di idrovie per il trasporto combinato», piano che esse intendono realizzare nel quadro dei programmi nazionali.

² La rete internazionale di idrovie per il trasporto combinato è costituita dalle idrovie riportate nell'allegato I al presente Protocollo e dai terminali dei porti, indicati nell'allegato II al presente Protocollo.

Art. 3 Prescrizioni tecniche e operative minime

Allo scopo di agevolare i servizi di trasporto combinato sulla rete internazionale di idrovie, le Parti contraenti prenderanno le misure appropriate affinché siano applicate le prescrizioni tecniche e operative minime, di cui all'allegato III al presente Protocollo.

Art. 4 Allegati

Gli allegati al presente Protocollo sono parte integrante dello stesso.

² RS 0.740.81

Capitolo II

Disposizioni finali

Art. 5 Designazione del depositario

Depositario del Protocollo è il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Art. 6 Firma

¹ Dal 1° novembre 1997 al 31 ottobre 1998, il presente Protocollo è aperto presso l'Ufficio delle Nazioni Unite a Ginevra alla firma degli Stati che sono Parti contraenti all'AGTC³.

² Queste firme sono sottoposte a ratifica, accettazione o approvazione.

Art. 7 Ratifica, accettazione o approvazione

¹ Il presente Protocollo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione, conformemente al paragrafo 2 dell'articolo 6.

² La ratifica, l'accettazione o l'approvazione avvengono tramite il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Art. 8 Adesione

¹ Il presente Protocollo è aperto all'adesione di tutti gli Stati definiti al paragrafo 1 dell'articolo 6 a partire dalla data del 1° novembre 1997.

² L'adesione avviene tramite il deposito di uno strumento presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Art. 9 Entrata in vigore

¹ Il presente Protocollo entra in vigore 90 giorni dopo la data alla quale i governi di cinque Stati hanno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, a condizione che una o più idrovie della rete di idrovie d'importanza internazionale colleghino senza interruzione i territori di almeno tre di tali Stati.

² Se questa condizione non è soddisfatta, il Protocollo entra in vigore 90 giorni dopo la data del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione che permette di soddisfare alla suddetta condizione.

³ Per ogni Stato che deposita uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione dopo la data a partire dalla quale è iniziato il conteggio dei 90 giorni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, il Protocollo entra in vigore 90 giorni dopo l'avvenuto deposito.

³ RS 0.740.81

Art. 10 Limiti all'applicazione del Protocollo

¹ Nessuna disposizione del presente Protocollo può essere interpretata come un divieto a una Parte contraente di prendere le misure, compatibili con le disposizioni dello Statuto delle Nazioni Unite⁴ e limitate alle esigenze imposte dalla situazione, che ritenga necessarie per la sua sicurezza esterna e interna.

² Queste misure, che devono avere carattere temporaneo, sono immediatamente notificate al depositario e la loro natura è precisata.

Art. 11 Composizione delle controversie

¹ Ogni controversia tra due o più Parti contraenti concernente l'interpretazione o l'applicazione del presente Protocollo, che le Parti in causa non abbiano potuto comporre mediante negoziazione o in altro modo, è sottoposta ad arbitrato su richiesta di una qualsiasi delle Parti contraenti in causa e, di conseguenza, rinviata a uno o più arbitri scelti di comune accordo dalle Parti in causa. Se, entro tre mesi dalla presentazione della domanda d'arbitrato, le Parti in causa non giungono a un'intesa sulla scelta di uno o più arbitri, una qualsiasi di queste Parti può chiedere al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite di designare un arbitro unico a cui sottoporre la controversia per decisione.

² Il lodo dell'arbitro o degli arbitri designati secondo il precedente paragrafo 1 è vincolante per le Parti contraenti in causa.

Art. 12 Riserve

Al momento della firma del presente Protocollo o del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, ogni Stato può notificare al depositario di non considerarsi vincolato dall'articolo 11 del presente Protocollo.

Art. 13 Procedura di emendamento al presente Protocollo

¹ Il presente Protocollo può essere emendato seguendo la procedura definita nel presente articolo, fatte salve le disposizioni degli articoli 14 e 15.

² Su domanda di una delle Parti contraenti, ogni emendamento al presente Protocollo proposto da detta Parte è esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

³ Se adottato alla maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, l'emendamento è comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

⁴ Ogni proposta di emendamento comunicata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo entra in vigore, per tutte le Parti contraenti, tre mesi dopo lo scadere di un periodo di 12 mesi successivo alla data della sua comunicazione, a condizione che nel corso di questo periodo di 12 mesi nessuno Stato contraente abbia comunicato al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite una propria obiezione alla proposta di emendamento.

⁴ RS 0.120

⁵ Qualora un'obiezione alla proposta di emendamento venga comunicata conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento è considerato non accettato e non ha pertanto alcun effetto.

Art. 14 Procedura di emendamento agli allegati I e II

¹ Gli allegati I e II al presente Protocollo possono essere emendati seguendo la procedura descritta nel presente articolo.

² Su richiesta di una delle Parti contraenti, ogni emendamento agli allegati I e II proposto da questa stessa Parte è esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

³ Se adottata dalla maggioranza delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, la proposta di emendamento è comunicata per accettazione alle Parti contraenti direttamente interessate dal Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite. Ai sensi del presente articolo, una Parte contraente è considerata direttamente interessata se, in caso di inserimento di un nuovo tratto di idrovia o di un terminale o in caso di modifiche a questo tratto o terminale, il suo territorio è attraversato da questo tratto di idrovia o è collegato direttamente a questo terminale o se tale terminale è situato sul suo territorio.

⁴ Ogni proposta di emendamento comunicata in conformità alle disposizioni dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo è considerata accettata se, entro i sei mesi seguenti la data della sua comunicazione da parte del depositario, nessuna delle Parti contraenti direttamente interessate ha notificato al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite la sua obiezione all'emendamento proposto.

⁵ Ogni emendamento in tal modo accettato è comunicato dal Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite a tutte le Parti contraenti ed entra in vigore tre mesi dopo la data della sua comunicazione da parte del depositario.

⁶ Se un'obiezione all'emendamento proposto è stata notificata conformemente al paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento è considerato non accettato e non ha pertanto alcun effetto.

⁷ La segreteria della Commissione economica per l'Europa informa rapidamente il depositario in merito alle Parti contraenti direttamente interessate a una proposta di emendamento.

Art. 15 Procedura di emendamento all'allegato III

¹ L'allegato III al presente Protocollo può essere emendato conformemente alla procedura definita nel presente articolo.

² Su richiesta di una delle Parti contraenti, ogni emendamento all'allegato III proposto da questa stessa Parte è esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

³ Se adottato dalla maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, l'emendamento proposto è comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

⁴ Ogni proposta di emendamento comunicata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo entra in vigore alla scadenza dei sei mesi seguenti la data della sua comunicazione, a meno che almeno un quinto delle Parti contraenti non abbia notificato la sua obiezione all'emendamento al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

⁵ Ogni emendamento accettato conformemente al paragrafo 4 del presente articolo è comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti contraenti ed entra in vigore tre mesi dopo la data della sua comunicazione per tutte le Parti contraenti, ad eccezione di quelle che hanno notificato al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite la loro obiezione all'emendamento proposto entro i sei mesi seguenti la data della sua comunicazione, conformemente al paragrafo 4 del presente articolo.

⁶ Se un'obiezione all'emendamento proposto è stata comunicata da almeno un quinto delle Parti contraenti conformemente al paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento è considerato non accettato e non ha pertanto alcun effetto.

Art. 16 Denuncia

¹ Ogni Parte contraente può denunciare il presente Protocollo tramite notifica scritta indirizzata al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

² La denuncia acquista efficacia un anno dopo la data alla quale il Segretario generale ne ha ricevuto notifica.

³ Ogni Parte contraente che cessa di essere Parte all'AGTC⁵ cessa alla stessa data di essere Parte al presente Protocollo.

Art. 17 Estinzione

Se, dopo l'entrata in vigore del presente Protocollo, il numero degli Stati che sono Parti contraenti diventa inferiore a cinque durante un qualsiasi periodo di 12 mesi consecutivi, il presente Protocollo cessa di essere in vigore 12 mesi dopo la data alla quale il quinto Stato ha cessato di essere Parte contraente.

Art. 18 Notificazioni e comunicazioni del depositario

Oltre alle notificazioni e comunicazioni menzionate nel presente Protocollo, le funzioni di depositario del Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite sono quelle specificate nella parte VII della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969⁶ sul diritto dei trattati.

Art. 19 Testi facenti fede

L'originale del presente Protocollo, i cui testi in inglese, francese e russo fanno ugualmente fede, è depositato presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

⁵ RS 0.740.81

⁶ RS 0.111

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Protocollo.

Fatto a Ginevra il 17 gennaio 1997.

(Seguono le firme)

Allegato I

Idrovie importanti per il trasporto combinato internazionale⁷

Numerazione delle idrovie d'importanza internazionale

1. Tutte le idrovie importanti per il trasporto combinato internazionale sono identificate con le lettere «C-E» seguite da un numero di due, quattro o sei cifre⁸.
2. I principali elementi della rete delle idrovie C-E recano numeri di due cifre, mentre i loro rami primari e secondari recano rispettivamente numeri di quattro e sei cifre.
3. Le principali arterie navigabili evidentemente orientate in direzione nord-sud, che servono porti marittimi e collegano tra loro bacini marittimi, recano i numeri 10, 20, 30, 40 e 50 in ordine crescente da ovest a est.
4. Le principali arterie navigabili evidentemente orientate in direzione ovest-est, che intersecano almeno tre delle arterie principali menzionate al paragrafo 3 di cui sopra, recano i numeri 60, 70, 80 e 90 in ordine crescente da nord a sud.
5. Le altre idrovie principali recano numeri di due cifre compresi fra i numeri delle due arterie principali fra cui esse sono situate e che sono menzionate, a seconda dei casi, ai paragrafi 3 o 4 di cui sopra.
6. Per quanto concerne i rami primari o secondari, le prime due o quattro cifre corrispondono alle arterie di grado più elevato della rete delle idrovie, mentre le altre due cifre corrispondono al numero del ramo in oggetto, in ordine crescente dall'inizio alla fine dell'arteria di grado più elevato, in conformità alla tabella riportata qui di seguito. I numeri pari sono utilizzati per i rami situati sul lato destro e i numeri dispari per quelli situati sul lato sinistro.

⁷ Sono considerate importanti per il trasporto combinato internazionale le idrovie utilizzate abitualmente nell'ambito del trasporto combinato internazionale regolare, che rappresentano linee d'apporto importanti per il trasporto internazionale o che, secondo le previsioni, diventeranno a breve scadenza linee importanti per il trasporto combinato internazionale (vedi art. 1 par. b).

⁸ Le idrovie C-E sono indicate nell'Acc. europeo sulle grandi idrovie d'importanza internazionale (AGN; RS **0.747.207**) e nel presente Prot.

Idrovie europee importanti per il trasporto combinato internazionale regolare

Tratto di idrovia	Numero di idrovia C-E
1) Francia	
Dunkerque-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
Deûle	
Bauvin-Lilla-(Zeebrugge)	C-E 02
Senna-Collegamento Nord [Compiègne-Arleux] (in progettazione)	C-E 05
Rodano	
Marsiglia-Fos-Lione	C-E 10
Canale dal Rodano a Sète	C-E 10-011
Lione-Saint-Jean de Losne	C-E 10
[St. Jean de Losne-Mulhouse] (in progettazione)	C-E 10
Reno	
(Basilea-) Strasburgo	C-E 10
Senna	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (in progettazione)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
Mosella	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80
2) Belgio	
Haute Meuse	C-E 01
Mare del Nord-Leie	C-E 02, C-E 07
Canale Gand-Terneuzen	C-E 03
Collegamento Escaut-Reno	C-E 03, C-E 06
Canale Bruxelles-Rupel	C-E 04
Bovenschede	C-E 05
Canale Albert	C-E 05
3) Paesi-Bassi	
Canale di Juliana	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Canale di Sud Beveland	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Collegamento Escaut-Reno	C-E 06
Waal	C-E 10

Tratto di idrovia	Numero di idrovia C-E
Reno	C-E 10
Canale Amsterdam-Reno	C-E 11
Canale Mosa-Waal	C-E 12
Canale di Twenthe	C-E 70
Lek	C-E 70
4) Germania	
Reno (Strasburgo)-Karlsruhe/frontiera Paesi-Bassi-Germania	C-E 10
Canale Wesel-Datteln	C-E 10-01
Canale Datteln-Hamm (parte occidentale)	C-E 10-01
Canale Reno-Herne	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Canale Dortmund-Ems (sud del canale del Mittelland, compresa la Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elba	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02
Idrovia Hohensaaten-Friedrichsthaler, Westoder	C-E 31
Canale del Mittelland (compreso il collegamento con Magdeburgo)	C-E 70
Idrovia Elba-Havel	C-E 70
Idrovia Havel-Oder	C-E 70
Idrovia della Untere Havel (compresi alcuni canali all'interno di Berlino)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosella	C-E 80
Meno	C-E 80
Canale Meno-Danubio	C-E 80
Danubio	C-E 80
Sarre	C-E 80-06
5) Svizzera	
Reno Basilea (-Strasburgo)	C-E 10-09

Tratto di idrovia	Numero di idrovia C-E
6) Repubblica ceca	
Elba	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (in progettazione)	C-E 20 C-E 30
7) Slovacchia	
Danubio	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (in progettazione)	C-E 20 C-E 30
8) Austria	
Danubio	C-E 80
9) Polonia	
Odra	
(dalla foce al canale di Gliwice)	C-E 30
Wisla	
(da Danzica a Varsavia)	C-E 40
10) Ungheria	
Danubio	C-E 80
11) Croazia	
Danubio	C-E 80
[Danubio-canale della Sava]	C-E 80-10
(in progettazione)	
Drava	C-E 80-08
(dalla foce a Osijek)	
Sava	C-E 80-12
(dalla foce a Sisak)	
12) Jugoslavia	
Danubio	C-E 80
13) Bulgaria	
Danubio	C-E 80
14) Romania	
Danubio	C-E 80
Canale dal Danubio al mar Nero	C-E 80-14

Tratto di idrovia	Numero di idrovia C-E
-------------------	-----------------------

15) Federazione Russa

San Pietroburgo – Chiusa di Rybinsk (idrovia Volga-Baltico, sbarramento di Rybinsk)	C-E 50
Chiusa di Rybinsk-Astrakhan (Volga)	C-E 50
Rybinsk-Mosca (Volga, Kanal imeni Moskvyy, Mosca)	C-E 50-02
Vytegra-Petrozavodsk (lago Onega)	C-E 60
Foce della Kama-Perm (Kama)	C-E 50-01
Azov-Krasnoarmeisk (Don, canale Volga-Don)	C-E 90

16) Ucraina

Danubio Danubio-braccio della Kilia	C-E 80 C-E 80-09
Dnipro (dalla foce fino a Kyiv)	C-E 40

Percorsi costieri

Percorso costiero da Gibilterra verso nord lungo le coste di Portogallo, Spagna, Francia, Belgio, Paesi-Bassi e Germania, attraverso il canale di Kiel, lungo le coste di Germania, Polonia, Lituania, Estonia e Russia fino all'idrovia San Pietroburgo-Volga-Baltico, canale mar Bianco-Baltico, lungo la costa del mar Bianco fino ad Arcangelo, nonché le idrovie accessibili unicamente attraverso questo percorso.	C-E 60
--	--------

Percorso costiero da Gibilterra verso sud lungo le coste di Spagna, Francia, Italia, Grecia, Turchia, Bulgaria, Romania e Ucraina, lungo la costa meridionale della Crimea fino ad Azov, attraverso il Don fino a Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, nonché le idrovie accessibili unicamente a partire da questo percorso.	C-E 90
---	--------

Terminali di porti importanti per il trasporto combinato internazionale⁹

Numerazione dei terminali dei porti delle idrovie

A ogni terminale di porto di idrovia importante per il trasporto combinato internazionale è attribuito un numero composto dal numero dell'idrovia sulla quale si trova, seguito da un trattino e da un numero di due cifre che indica il porto su tale idrovia e che aumenta andando da ovest a est e da nord a sud.

I terminali dei porti delle idrovie registrati nell'Accordo europeo sulle grandi idrovie d'importanza internazionale (AGN)¹⁰ e nel presente Protocollo sono preceduti dalle lettere «C-P»; i terminali, importanti unicamente per il trasporto combinato internazionale ed elencati quindi solamente nel presente Protocollo, sono preceduti dalla lettera «C».

⁹ Sono considerati importanti per il trasporto combinato internazionale i terminali che formano, insieme alle idrovie e ai percorsi costieri corrispondenti, una rete coerente di trasporto combinato e che sono già utilizzati per questo tipo di trasporto.

¹⁰ RS **0.747.207**

Lista dei terminali dei porti**1) Francia**

C-P 01-01	Dunkerque (canale Dunkerque-Valencienne, 20,5 km)
C-P 02-03	Lilla (Deùle, 42,0 km)
C-P 10-36	Strasburgo (Reno, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grande Canale d'Alsazia, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Màcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km e 335,0 km, rispettivamente)
C-P 10-44	Lione (Saône, 375,0 km)
C-P 10-45	Marsiglia-Fos (canale Marsiglia-Rodano, 0,0 km)
C-P 10-04-01	Sète (canale Rodano-Sète, 96,0 km)
C-P 80-01	Le Havre (canale da Le Havre a Tancarville, 20,0 km)
C-P-80-02	Rouen (Senna, 242,0 km)
C-P 80-04-01	Porto autonomo di Parigi: Gennevilliers (Senna, 194,7 km); Bonneuil-Vigneux (Senna, 169,7 km); Evry (Senna, 137,8 km); Melun (Senna, 110,0 km); Limay-Porcheville (Senna, 109,0 km); Montereau (Senna, 67,4 km); Nanterre (Senna, 39,4 km); Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km); Saint-Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marna, 149,8 km).

2) Belgio

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
C-P 01-04	Liège (Mosa, 113,7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (mare del Nord)
C-P 03-04	Gand (canale Terneuzen-Gand, 4,6 km)
C-P 04-05	Bruxelles (canale Bruxelles-Rupel, 62,0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (canale Bruxelles-Rupel, 34,0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35,7 km)
C-P 05-03	Meerhout (canale Albert, 80,7 km)
C-P 06-01	Anversa (Schelde, 102,9 km)

3) Paesi-Bassi

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

- 4) Germania**
- C-P 10-04 Emmerich (Reno, 852,0 km)
 - C-P 10-12 Duisburg-Ruhrort Häfen (Reno, 774,0 km)
 - C-P 10-14 Düsseldorf (Reno, 743,0 km)
 - C-P 10-15 Neuss (Reno, 740,0 km)
 - C-P 10-18 Colonia (Reno, 688,0 km)
 - C-P 10-24 Coblenza (Reno, 596,0 km)
 - C-P 10-29 Mannheim (Reno, 424,0 km)
 - C-P 10-32 Germersheim (Reno, 385,0 km)
 - C-P 10-33 Wörth (Reno, 366,0 km)
 - C-P 10-34 Karlsruhe (Reno, 360,0 km)
 - C-P 14-01 Bremerhaven (Weser, 66,0–68,0 km)
 - C-P 14-04 Bremen (Weser, 4,0–8,0 km)
 - C-P 20-04 Amburgo (Elba, 618,0–639,0 km)¹¹
 - C-P 20-08 Magdeburger Häfen (Elba, 330,0 e 333,0 km)¹¹
 - C-P 80-12 Magonza (Reno, 500,0 km)
 - C-P 80-31 Regensburg (Danubio, 2370,0–2378,0 km)
 - C-P 80-32 Deggendorf (Danubio, 2281,0–2284,0 km)
 - C 80-01 Passau (Danubio, 2228,4 km)
- 5) Svizzera**
- C-P 10-09-02 Porti renani di Basilea Città e di Basilea Campagna (Reno, 159,38–169,95 km)
- 6) Repubblica ceca**
- C-P 20-15 Děčín (Elba, 98,2 e 94,2 km)¹¹
 - C-P 20-16 Ustí nad Labem (Elba, 75,3 e 72,5 km)¹¹
 - C-P 20-17 Mělník (Elba, 3,0 km)¹¹
 - C 20-01 Pardubice (Elba 130,0 km) (in progettazione)
 - C-P 20-06-01 Praga (Vltava, 46,5 e 55,5 km)
- 7) Slovacchia**
- C-P 80-38 Bratislava (Danubio, 1865,4 km)
 - C-P 80-40 Komárno (Danubio, 1767,1 km)
 - C-P 80-41 Šturovo-JCP (Danubio, 1721,4 km)
 - C 81-01 Sereď (Váh, 74,3 km)
 - C 81-02 Šala (Váh, 54,5 km)
 - C 20/30-01 Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

¹¹ Le distanze relative ai porti situati sull'Elba sono misurate come segue: in Germania, dalla frontiera germano-ceca; nella Repubblica ceca, dalla congiunzione dell'Elba e della Vltava, a Mělník.

- 8) Austria**
- C-P 80-33 Linz (Danubio, 2128,2–2130,6 km)
 C-P 80-34 Linz-Vöest (Danubio, 2127,2 km)
 C-P 80-35 Enns-Ennsdorf (Danubio, 2111,8 km)
 C-P 80-36 Krems (Danubio, 2001,5 km)
 C-P 80-37 Vienna (Danubio, 1916,8–1920,2 km)
- 9) Polonia**
- C-P 30 Gliwice Labedy (canale di Gliwice)
 C-P 30 Opole (Odra)
 C-P 30 Breslavia (Odra)
 C-P 40 Plock (Wisla)
- 10) Ungheria**
- C-P 80-42 Budapest (Danubio, 1640,0 km)
- 11) Croazia**
- C-P 80-47 Vukovar (Danubio, 1333,1 km)
 C-P 80-08-01 Osijek (Drava, 14,0 km)
 C-P 80-12-01 Slavonski Brod (Sava, 355,0 km)
 C-P 80-12-02 Sisak (Sava, 577,0 km)
- 12) Jugoslavia**
 ...
- 13) Bulgaria**
- C 80-01 Vidin (Danubio, 790,2 km)
 C-P 80-56 Rousse (Danubio, 495,0 km)
- 14) Romania**
- C-P 80-51 Turnu Severin (Danubio, 931,0 km)
 C-P 80-57 Giurgiu (Danubio, 493,0 km)
 C-P 80-58 Oltenitza (Danubio, 430,0 km)
 C-P 80-60 Braila (Danubio, 172,0–168,5 km)
 C-P 80-61 Galati (Danubio, 157,0–145,4 km)
 C-P 80-14-03 Constanta (canale Danubio-mar Nero, 64,0 km)
- 15) Federazione Russa¹²**
- C-P 50-01 San Pietroburgo, porto marittimo (Neva, 1397,0 km)
 C-P 50-02 San Pietroburgo, porto fluviale (Neva, 1385,0 km)
 C-P 50-03 Podporozhie (idrovia Volga-Baltico, 1045,0 km)
 C-P 50-04 Cherepovets (idrovia Volga-Baltico, 540,0 km)
 C-P 50-05 Yaroslavl (Volga, 520,0 km)

¹² Distanza dal porto sud di Mosca.

C-P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km)
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1313,0 km)
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541,0 km)
C-P 50-09	Samara (Volga, 1746,0 km)
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2175,0 km)
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2560,0 km)
C-P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051,0 km)
C 50-01	Rybinsk (Volga, 433,0 km)
C 50-02	Kineshma (Volga, 708,0 km)
C 50-03	Tolyatti (Volga, 1675,0 km)
C-P 50-02-01	Porto nord di Mosca (Kanal imeni Moskvyy, 42,0 km)
C-P 50-02-02	Porto ovest di Mosca (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km)
C-P 50-02-03	Porto sud di Mosca (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km)
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269,0 km)
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933,0 km)
C-P 90-03	Azov (Don, 3168,0 km)
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134,0 km)
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997,0 km)
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868,0 km)

16) Ucraina

C-P 80-09-02	Kilia (Danubio-braccio della Kilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Danubio-braccio della Kilia, 1,0 km)
C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
C-P 40-12	Kherson (Dnipro, 28,0 km)

Caratteristiche tecniche ed esigenze di esercizio minime delle idrovie europee importanti per il trasporto combinato internazionale

a) Caratteristiche tecniche delle idrovie C-E

Le principali caratteristiche tecniche delle idrovie C-E sono generalmente conformi alla classificazione delle idrovie interne europee di cui alla tabella 1.

Per valutare le diverse idrovie C-E, occorre basarsi sulle caratteristiche delle classi da Vb a VII tenendo conto dei seguenti principi:

- i) la classe dell'idrovia è determinata dalle dimensioni orizzontali dei semoventi, delle chiatte e dei convogli spinti e soprattutto dalla dimensione principale normata, ossia dal loro baglio o dalla loro larghezza;
- ii) i valori indicati nella tabella 1 per la classe Vb devono essere considerati come obiettivi minimi importanti da raggiungere nel quadro di programmi appropriati di pianificazione delle infrastrutture; per le nuove idrovie da utilizzare per il trasporto combinato, dovrebbe essere garantito un pescaggio minimo di 2,80 m;
- iii) le esigenze minime indicate qui di seguito vanno rispettate affinché un'idrovia sia adeguata allo svolgimento del traffico in contenitori:
 - i battelli della navigazione interna larghi 11,4 m e lunghi 110 m circa devono poter trasportare contenitori su tre o più livelli; in caso contrario, dovrebbe essere autorizzata una lunghezza massima di 185 m per i convogli spinti, che dovrebbero poter trasportare contenitori su due livelli;
- iv) in occasione dell'ammodernamento delle idrovie esistenti e della costruzione di nuove idrovie, si dovrebbe sempre prevedere un aumento delle dimensioni dei battelli e dei convogli;
- v) per migliorare l'efficacia del trasporto in contenitori, si dovrebbe mettere a disposizione la massima altezza libera possibile sotto i ponti, in conformità alla nota 4 della tabella 1¹³;
- vi) sulle idrovie con livello d'acqua variabile, il valore raccomandato del pescaggio dovrebbe corrispondere a quello raggiunto o superato in media 240 giorni l'anno (o nel 60 per cento del periodo di navigazione); il valore dell'altezza libera raccomandata sotto i ponti (5,25 m, 7,00 m o 9,10 m) dovrebbe essere mantenuto per il livello di navigazione più elevato, per quanto possibile e fattibile dal punto di vista economico;

¹³ Se tuttavia la percentuale di contenitori vuoti trasportati su ogni battello supera il 50 per cento, sarebbe opportuno prevedere l'aumento dell'altezza libera minima sotto i ponti a un valore superiore a quello indicato nella nota 4 della tabella 1.

- vii) norme uniformi di classe, pescaggio e altezza libera sotto i ponti dovrebbero essere mantenute su ogni idrovia, o perlomeno su parti importanti della sua lunghezza;
- viii) i parametri delle idrovie adiacenti dovrebbero essere, per quanto possibile, identici o simili;
- ix) il massimo pescaggio (4,50 m) e la massima altezza libera minima sotto i ponti (9,10 m) dovrebbero essere mantenuti su tutte le parti della rete direttamente collegate alle rotte costiere;
- x) l'altezza libera minima di 7,00 m sotto i ponti dovrebbe essere mantenuta sulle idrovie che collegano porti marittimi importanti al retroterra e che sono adattate a un trasporto efficace di contenitori e al traffico fluvio-marittimo;
- xi) i percorsi costieri enumerati all'allegato I di cui sopra mirano a mantenere la continuità della rete di idrovie C-E in tutta l'Europa e sono destinati a essere utilizzati, ai sensi del presente Protocollo, da battelli di trasporto fluvio-marittimo le cui dimensioni dovrebbero, per quanto possibile ed economicamente fattibile, soddisfare le prescrizioni concernenti i semoventi adattati alla navigazione sulle idrovie interne delle classi Vb e seguenti.

Classificazione delle idrovie interne d'importanza internazionale per il trasporto combinato¹⁵

Tipo di idrovía	Classi di idrovie	Semoventi e chiatte						Convogli spinti						Altezza minima sotto i ponti 2	Simboli grafici sulle carte	
		Tipi di battello: caratteristiche generali						Tipi di battello: caratteristiche generali								
		Denominazione	Lunghezza massima	Larghezza massima	Pescaggio 5	Tonnellaggio		Lunghezza	Larghezza	Pescaggio 5	Tonnellaggio		Lunghezza			Larghezza
	L(m)	B(m)	d(m)	T(t)		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			
D'importanza internazionale	Vb	Grandi battelli del Reno	95-110	11.4	2.50-2.80	1.500-3.000		172-1851	11.4	2.50-4.50	3.200-6.000	5.250 7.000 9.104				
	Vla							95-110 ¹	22.8	2.50-4.50	3.200-6.000	7.000 9.104				
	Vlb	3	140	15.0	3.90			185-1951	22.8	2.50-4.50	6.400-12.000	7.000 9.104				
	Vlc							270-2801	22.8	2.50-4.50	9.600-18.000	9.104				
	VII							275-285 6	33.0-34.21	2.50-4.50	14.500-27.000	9.104				

14 Questa classificazione è conforme a quella dell'all. III all'Acc. europeo del 19 gen. 1996 sulle grandi idrovie interne d'importanza internazionale (AGN) (RS 0.747.2007).

15 Le classi I-Va non figurano in questa tabella, poiché hanno importanza unicamente regionale o non interessano il trasporto combinato.

Note della tabella 1

- 1 La prima cifra corrisponde alle condizioni attuali generali; la seconda tiene conto dell'evoluzione futura e, in casi particolari, delle condizioni attuali.
- 2 Tenuto conto di un margine di sicurezza di circa 0,30 m fra il punto più elevato della sovrastruttura del battello o del suo carico e un ponte.
- 3 Si tiene conto dell'eventuale evoluzione futura del trasporto di veicoli (roll on/roll off), del trasporto di contenitori e della navigazione fluvio-marittima.
- 4 Altezza verificata per il trasporto di contenitori:
5,25 m per i battelli che trasportano contenitori su due livelli;
7,00 m per i battelli che trasportano contenitori su tre livelli;
9,10 m per i battelli che trasportano contenitori su quattro livelli.
Il 50 per cento dei contenitori può essere vuoto; in caso contrario, si deve ricorrere allo zavorramento.
- 5 Il valore del pescaggio di una particolare idrovia deve essere determinato in funzione delle condizioni locali.
- 6 A volte, convogli costituiti da un numero maggiore di chiatte possono essere utilizzati su certe sezioni delle idrovie della classe VII. In questo caso, le dimensioni orizzontali possono superare i valori indicati nella tabella.

b) Esigenze di esercizio minime delle idrovie C-E

Per consentire uno svolgimento affidabile del trasporto internazionale, le idrovie C-E dovrebbero soddisfare le esigenze minime di esercizio riportate qui di seguito.

- i) La circolazione dovrebbe essere garantita durante l'intero periodo di navigazione, ad eccezione delle interruzioni indicate qui di seguito.
- ii) Il periodo di navigazione può essere inferiore a 365 giorni solo nelle regioni che presentano condizioni climatiche rigide tali da non permettere di mantenere i canali liberi dal ghiaccio durante l'inverno e da rendere quindi necessaria l'interruzione della navigazione. In questi casi, dovrebbero essere stabilite date di apertura e di chiusura della navigazione. La durata delle interruzioni dovute a fenomeni naturali quali gelo, inondazioni, ecc. dovrebbe essere limitata al minimo indispensabile mediante misure tecniche e organizzative adeguate.
- iii) La durata delle interruzioni dovute alla regolare manutenzione delle chiuse e delle altre opere idrauliche dovrebbe essere limitata al minimo indispensabile. Gli utenti dell'idrovia per la quale sono previsti lavori di manutenzione dovrebbero essere informati delle date e della durata dell'interruzione programmata. In caso di imprevista disfunzione di una chiusa o di altre opere idrauliche, o in altri casi di forza maggiore, occorre adoperarsi per limitare al minimo indispensabile la durata delle interruzioni, adottando tutti i provvedimenti idonei per rimediare a tale situazione.
- iv) Non è ammessa alcuna interruzione per acqua bassa. Per contro, sono accettabili limitazioni ragionevoli per quanto concerne il pescaggio ammissibile sulle idrovie con livello d'acqua variabile. Tuttavia, un pescaggio minimo di 1,20 m dovrebbe essere mantenuto in ogni circostanza, e il pescaggio specifico o raccomandato dovrebbe essere mantenuto o superato per 240 giorni l'anno. Nelle regioni menzionate al punto ii) di cui sopra, un pescaggio minimo di 1,20 m dovrebbe essere mantenuto, in media, durante il 60 per cento del periodo di navigazione.
- v) Gli orari di funzionamento delle chiuse, dei ponti mobili e delle altre opere infrastrutturali devono essere tali da assicurare la navigazione ventiquattro ore su ventiquattro nei giorni feriali, per quanto economicamente fattibile. Eccezioni possono essere ammesse in alcuni casi particolari per ragioni organizzative e/o tecniche. Orari di funzionamento ragionevoli devono altresì essere garantiti per permettere la navigazione nei giorni festivi e nel fine settimana.

c) Caratteristiche tecniche ed esigenze di esercizio minime dei terminali dei porti

La rete di idrovie C-E è completata con un sistema di terminali di porti di idrovie. Ogni terminale deve presentare le caratteristiche tecniche e soddisfare le esigenze di esercizio minime riportate qui di seguito:

- i) deve essere situato su un'idrovia C-E;
- ii) deve poter accogliere battelli o convogli spinti utilizzati su questa idrovia in conformità alla classe di quest'ultima;
- iii) deve essere servito da strade o linee ferroviarie di grande importanza (preferibilmente facenti parte della rete delle strade internazionali e delle linee ferroviarie internazionali stabilite dall'Accordo europeo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR)¹⁶, dall'Accordo europeo sulle principali linee ferroviarie internazionali (AGC) e dall'AGTC¹⁷;
- iv) deve poter gestire un volume di merci dell'ordine di 30 000–40 000 TEU l'anno;
- v) deve offrire condizioni soddisfacenti per lo sviluppo di una zona portuale industriale;
- vi) deve offrire tutti i servizi necessari per le operazioni correnti del trasporto internazionale;
- vii) per rispondere alle esigenze di protezione dell'ambiente, i porti d'importanza internazionale dovrebbero essere provvisti di impianti di ricezione dei rifiuti prodotti a bordo dei battelli;
- viii) deve assicurare un trasbordo efficace dei contenitori e delle altre unità di trasporto intermodale (casse mobili, semirimorchi, veicoli adibiti al trasporto di merci su strada, ecc.) nei porti interni e deve mettere a disposizione una capacità sufficiente per il deposito intermedio dei contenitori e per il materiale di manutenzione desiderato;
- ix) la manutenzione regolare dei contenitori deve essere redditizia, con terminali specialmente adattati al trasporto combinato;
- x) oltre al trasbordo propriamente detto (effettuato essenzialmente mediante gru per contenitori in grado di trasbordare da 15 a 20 unità l'ora), questi terminali dovrebbero essere in grado di assicurare numerosi altri servizi, in particolare l'organizzazione dell'invio dei contenitori, il deposito di quelli vuoti nonché la manutenzione e la riparazione dei contenitori danneggiati;
- xi) per i servizi di trasporto dei veicoli (roll on/roll off) sono necessarie installazioni particolari, quali rampe di carico, banchine speciali e aree di sosta;

¹⁶ RS 0.725.11

¹⁷ RS 0.740.81

- xii) le banchine per i battelli della navigazione interna utilizzati nel trasporto combinato devono garantire un pescaggio di almeno 2,8 m (o ancor meglio di 3,5 m), una lunghezza idonea per consentire l'attracco di battelli lunghi almeno 110 m e un'altezza libera sotto ponte uguale a quella definita per le idrovie vicine;
- xiii) l'efficace manutenzione delle installazioni di carico nei terminali può contribuire in modo sensibile ad assicurare il buon funzionamento dei servizi di trasporto combinato internazionale, specialmente se si soddisfano le seguenti esigenze:
 - il lasso di tempo compreso tra l'orario limite fissato per l'accettazione delle merci e la partenza del battello e tra l'arrivo del battello e l'inizio dello scarico dei contenitori non deve superare 60 minuti, a meno che non sia possibile venire incontro ai desideri dei clienti in altro modo, sia relativamente all'orario limite di accettazione sia a quello di scarico delle merci;
 - il tempo di attesa per i veicoli stradali che consegnano o ritirano le unità di carico deve essere il più breve possibile (20 min. al massimo);
 - queste esigenze possono essere soddisfatte grazie a una disposizione e a un dimensionamento appropriati dei diversi elementi del terminale di trasbordo (vedi viii);
- xiv) le diverse zone funzionali di un terminale sono anch'esse composte da un certo numero di elementi facenti parte di un sistema; per realizzare un terminale di trasbordo ottimale sotto tutti i punti di vista, è necessario che le dimensioni di tali elementi siano ben equilibrate, poiché il rendimento di un terminale è determinato dal suo elemento più debole.

Campo d'applicazione il 15 settembre 2010¹⁸

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A)		Entrata in vigore	
Bulgaria	20 maggio	1999	29 ottobre	2009
Ceca, Repubblica	2 settembre	1998	29 ottobre	2009
Danimarca	26 febbraio	1998	29 ottobre	2009
Lussemburgo	7 marzo	2000	29 ottobre	2009
Paesi Bassi ^a	2 novembre	1999	29 ottobre	2009
Romania	24 febbraio	1999	29 ottobre	2009
Serbia*	31 luglio	2009 A	29 ottobre	2009
Svizzera	4 marzo	1998	29 ottobre	2009
Ungheria*	27 settembre	2007	29 ottobre	2009

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. I testi francesi e inglesi si possono consultare sul sito Internet della Organizzazione delle Nazioni Unite:

<http://treaties.un.org/> od ottenere alla Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Per il Regno in Europa.

¹⁸ Una versione del campo di applicazione aggiornata è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).

