

На основу члана 26. алинеја 7. Уставне повеље државне заједнице Србија и Црна Гора,
доносим

УКАЗ
О ПРОГЛАШЕЊУ ЗАКОНА О РАТИФИКАЦИЈИ
ЕВРОПСКОГ СПОРАЗУМА О ВАЖНИМ
МЕЂУНАРОДНИМ ЛИНИЈАМА ЗА
КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ И ПРАТЕЋИМ
ПОСТРОЈЕЊИМА (AGTC)

Проглашава се Закон о ратификацији Европског споразума о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC), који је донела Скупштина Србије и Црне Горе, на седници од 29. јуна 2005. године.

П бр. 185
29. јуна 2005. године
Београд

Председник
Србије и Црне Горе
Светозар Маровић, с. р.

ЗАКОН
О РАТИФИКАЦИЈИ ЕВРОПСКОГ
СПОРАЗУМА О ВАЖНИМ МЕЂУНАРОДНИМ
ЛИНИЈАМА ЗА КОМБИНОВАНИ
ТРАНСПОРТ И ПРАТЕЋИМ
ПОСТРОЈЕЊИМА (AGTC)

(Сл. лист СЦГ - Међународни уговори бр. 7/05)

Основни текст на снази од 09/07/2005, у примени од 09/07/2005

Члан 1.

Ратификује се Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC), који је сачињен 1. фебруара 1991. године у Женеви, у оригиналу на енглеском, француском и руском језику.

Члан 2.

Текст Споразума у оригиналу на енглеском језику и у преводу на српски језик гласи:

ECE/TRANS/88/REV.2

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE INLAND TRANSPORT COMMITTEE
EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED
TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)**

Done at Geneva on 1 February 1991

Note:

This document contains the text of the AGTC Agreement including the procès-verbal of rectification as notified in Depositary Notification C.N.347.1992.TREATIES-7 dated 30 December 1992. It also contains the following amendments to the AGTC Agreement:

(a) Depositary Notifications C.N.345.1997.TREATIES-2 and C.N.91.1998.TREATIES-1. Entry into force on 25 June 1998.

(b) Depositary Notification C.N.230.2000.TREATIES-1 and C.N.983.2000.TREATIES-2. Entry into force on 1 February 2001.

(c) Depositary Notification C.N.18.2001.TREATIES-1 and C.N.877.2001.TREATIES/2. Entry into force on 18 December 2001.

[(d) Depositary Notification C.N.749.2003.TREATIES-1 and C.N. ... 2004.TREATIES-2 Not yet in force.].

United Nations 2004

**EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINE
AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)**

The Contracting Parties,

Desiring to facilitate the international transport of goods,

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

Conscious of the adverse environmental consequences such developments might have,

Emphasizing the important role of combined transport to alleviate the burden on the European road network, particularly in trans-alpine traffic, and to mitigate environmental damages,

Convinced that, in order to make international combined transport in Europe more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a co-ordinated plan for the development of combined transport services and the infrastructure necessary for their operation based on internationally agreed performance parameters and standards.

Have agreed as follows:

Chapter 1

GENERAL

Article 1

DEFINITIONS

For the purposes of this Agreement:

- a) The term "combined transport" shall mean the transport of goods in one and the same transport unit using more than one mode of transport;
- b) The term "network of important international combined transport lines" shall refer to all railway line considered to be important for international combined transport if:
 - i) they are currently used for regular international combined transport (e.g. swap body, container, semi-trailer);
 - ii) they serve as important feeder lines for international combined transport;
 - iii) they are expected to become important combined transport lines in the near future (as defined in i) and ii));
- c) The term "related installations" shall refer to combined transport terminals, border crossing points, stations for the exchange of wagon groups, gauge interchange stations and ferry links/ports which are important for international combined transport.

Article 2

DESIGNATION OF THE NETWORK

The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a co-ordinated international plan for the development and operation of a network of important international combined transport lines and related installations, hereinafter referred to as "international combined transport network" which they intend to undertake within the framework of national programmes. The international combined transport network consists of the railway lines contained in annex I to this Agreement, and of combined transport terminals, border crossing points, gauge interchange stations and ferry links/ports important for international combined transport which are contained in annex II to this Agreement.

Article 3

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK

The railway lines of the international combined transport network 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 to be carried out in conformity with national programmes.

Article 4

OPERATIONAL TARGETS

In order to facilitate international combined transport services on the international combined transport network, Contracting Parties shall undertake appropriate measures in order to achieve the performance parameters and minimum standards for combined transport trains and related installations referred to in annex IV to this Agreement.

Article 5

ANNEXES

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement. Further annexes covering other aspects of combined transport may be added to the Agreement in accordance with the amendment procedure described in articles 15 and 16.

Chapter II

FINAL PROVISIONS

Article 6

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

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

Article 7

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 Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraph 8 and 11 of the terms of reference of the Commission, from 1 April 1991 to 31 March 1992.
2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 8

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 7.
2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary General of the United Nations.

Article 9

ACCESSION

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of Article 7 from 1 April 1991.
2. Accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 10

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of eight States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more line of the international combined transport network link, in a continuous manner, the territories of at least four of the States which have deposited such an instrument.
2. If the above 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 deposit of the said instrument.

Article 11

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 provision 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 12

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 13

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, notify the depositary that it does not consider itself bound by article 12 of this Agreement.

Article 14

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 15 and 16.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe
3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties three months after the expiry of a period of twelve months following the date of its communication, provided that during such period of twelve months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the General-Secretary 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 15

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 shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, the proposed amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if in the case of inclusion of a new line, an important terminal, a border crossing point, a gauge interchange station or a ferry link/port or in case of their respective modification, its territory is crossed by that line or is directly linked to the important terminal, or if the considered important terminal, border crossing point, gauge interchange station or terminal point of the ferry link/port are 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.

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 16

AMENDMENT OF ANNEXES III AND IV

1. Annexes III and IV 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 annexes III and IV shall be considered by the Working Party on Combined Transport of the United Nations Economic Commission for Europe .

3. If the amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, the amendment shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one-fifth or more of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.

5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with respect to all Contracting Parties except those which, prior to the date of its entry into force, have notified the Secretary-General that they did not accept the proposed amendment.

6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 above, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

{ECE/TRANS/88/Corr. 1, effected as of 20 September 1992}

Article 17

SAFEGUARD CLAUSE

The provisions of this Agreement cannot prevail over those that some States may be compelled to apply among themselves in accordance with other multilateral treaties, such as the 1957 Treaty of Rome establishing the European Economic Community .

Article 18

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the General-Secretary of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of said notification.

Article 19

TERMINATION

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

Article 20

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 at Vienna on 23 May 1969.

Article 21

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 first day of February 1991.

Annex I

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

RAILWAY LINES OF IMPORTANCE FOR INTERNATIONAL COMBINED
TRANSPORT

Annex II

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

INSTALLATIONS IMPORTANT FOR INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT

Annex III

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

TECHNICAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK OF IMPORTANT
INTERNATIONAL COMBINED TRANSPORT LINES

Annex IV

PERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND MINIMUM INFRASTRUCTURE STANDARDS

PERFORMANCE PARAMETERS OF TRAINS AND MINIMUM INFRASTRUCTURE
STANDARDS

ECE/TRANS/88/Rev.2

**ЕКОНОМСКА КОМИСИЈА ЗА ЕВРОПУ ОДБОР ЗА КОПНЕНИ ТРАНСПОРТ
ЕВРОПСКИ СПОРАЗУМ О ВАЖНИМ МЕЂУНАРОДНИМ ЛИНИЈАМА ЗА
КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ И ПРАТЕЋИМ ПОСТРОЈЕЊИМА (AGTC)**

Сачињен у Женеви 1. фебруара 1991.

Напомена:

Овај документ садржи текст АГТС Споразума укључујући поступак ратификације како је објављено у Саопштењу депозитара Ц.Н.347.1992. УГОВОРИ-7 датирано 30. децембар 1992. Такође садржи следеће амандмане на АГТС Споразум:

- (а) Саопштења депозитара С.Н.345.1997. УГОВОРИ-2 и С.Н.91.1998. УГОВОРИ-1. Ступиле на снагу 25. јуна 1998.
- (б) Саопштења депозитара С.Н.230.2000. УГОВОРИ-1 и С.Н.983.2000. УГОВОРИ-2. Ступила на снагу 1. фебруара 2001.
- (ц) Саопштења депозитара С.Н.18.2001. УГОВОРИ-1 и С.Н.877.2001. УГОВОРИ-2. Ступила на снагу 18. децембра 2001.
- (д) Саопштење депозитара С.Н.749.2003. УГОВОРИ-1 и С.Н.2004. УГОВОРИ-1. Још није ступила на снагу.

Уједињене нације 2004.

ЕВРОПСКИ СПОРАЗУМ О ВАЖНИМ МЕЂУНАРОДНИМ ЛИНИЈАМА ЗА КОМБИНОВАНИ ТРАНСПОРТ И ПРАТЕЋИМ ПОСТРОЈЕЊИМА (АГТС)

Стране у Уговору,

У жељи да олакшају међународни транспорт робе,

Свесне очекиваног пораста у међународном транспорту робе као последице раста међународне трговине,

Свесне нежељених последица по животну средину које такви развоји могу имати,

Наглашавајући битну улогу комбинованог транспорта за растеређење европске путне мреже, нарочито у прекоалпском саобраћају, и за ублажавање оштећења животне средине,

Убеђене да, у циљу чињења међународног комбинованог транспорта у Европи ефикаснијим и привлачнијим за кориснике, битно је да се установи правни оквир који излаже координисани план за унапређење услуга у комбинованом транспорту и инфраструктуру неопходну за њихово функционисање по међународно договореним параметрима учинка и стандардима,

Договориле су следеће:

Поглавље I

ОПШТЕ

Члан 1.

ДЕФИНИЦИЈЕ

За сврхе овог споразума:

- а) Термин "комбиновани транспорт" значи транспорт робе у једној и истој транспортној јединици користећи више од једног начина транспорта;
- б) Термин "мрежа важних линија за међународни комбиновани транспорт" односиће се на све железничке линије које се сматрају важним за међународни комбиновани транспорт, ако се:
- і) тренутно користе за регуларни међународни комбиновани транспорт (нпр. изменљиви транспортни суд, контејнер, полуприколица);
 - іі) служе као битне сабирне линије за међународни комбиновани транспорт;
 - ііі) очекује да ће постати битне линије за комбиновани транспорт у блиској будућности (како је дефинисано у і) и и і));
- ц) Термин "пратећа постројења" односиће се на терминале за комбиновани транспорт, граничне прелазе, ранжирне станице, станице за измену ширине колосека и трајектне везе/луке који су важни за међународни комбиновани транспорт.

Члан 2.

ОБЕЛЕЖАВАЊЕ МРЕЖЕ

Стране у уговору усвајају одредбе овог споразума као координирани међународни план за развој и функционисање мреже важних линија за међународни комбиновани транспорт и пратећих постројења, у даљем тексту "мрежа за међународни комбиновани транспорт", који они намеравају да предузму у оквиру националних програма. Мрежа за међународни комбиновани транспорт састоји се од железничких линија садржаних у Анексу I овог споразума и терминала за комбиновани транспорт, граничних прелазе, станица за измену ширине колосека и трајектне везе/луке важне за међународни комбиновани транспорт који су садржани у Анексу II овог споразума.

Члан 3.

ТЕХНИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ МРЕЖЕ

Железничке линије на мрежи за међународни комбиновани транспорт биће у складу са карактеристикама изложеним у Анексу III овог споразума или ће бити усаглашене са одредбама овог анекса у будућем раду на побољшању које треба да се спроведе у складу са националним програмима.

Члан 4.

ОПЕРАТИВНИ ЦИЉЕВИ

У циљу олакшавања услуга у међународном комбинованом транспорту на мрежи за међународни комбиновани транспорт, Стране у уговору предузеће одговарајуће мере како би постигле параметре учинка и минималне стандарде за возове комбинованог транспорта и пратећа постројења који се помињу у Анексу IV овог споразума.

Члан 5.

АНЕКСИ

Анекси уз овај споразум чине саставни део овог споразума. Даљи анекси који покривају друге аспекте комбинованог транспорта могу се додати уз Споразум у складу са процедуром амандмана описаном у чл. 15. и 16 .

Поглавље II

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 6.

ОДРЕЂИВАЊЕ ДЕПОЗИТАРА

Генерални секретар Уједињених нација биће депозитар овог споразума.

Члан 7.

ПОТПИС

1. Овај споразум биће отворен у канцеларији Уједињених нација у Женеви ради потписа држава које су чланице Економске комисије Уједињених нација за Европу или су биле примљене у Комисију у својству консултанта у складу са параграфима 8. и 11. Пројектног задатка Комисије, од 1. априла 1991. до 31. марта 1992. године.
2. Такви потписи биће подложни ратификацији, прихватању или одобрењу.

Члан 8.

РАТИФИКАЦИЈА, ПРИХВАТАЊЕ ИЛИ ОДОБРЕЊЕ

1. Овај споразум подлеже ратификацији, прихватању или одобрењу у складу са параграфом 2 члана 7.
2. Ратификација, прихватање или одобрење биће спроведени депоновањем инструмента код генералног секретара Уједињених нација.

Члан 9.

ПРИСТУПАЊЕ

1. Овај споразум ће бити отворен за приступање било које државе која се помиње у параграфу 1 члана 7. од 1. априла 1991. године.
2. Приступање ће бити спроведено депоновањем инструмента код генералног секретара Уједињених нација.

Члан 10.

СТУПАЊЕ НА СНАГУ

1. Овај споразум ће ступити на снагу 90 дана након датума када су владе осам држава депоновале инструмент ратификације, прихватања, одобрења или приступања, под условом да једна или више линија мреже за међународни комбиновани транспорт повезује, на континуирани начин, територије бар четири државе које су депоновале такав инструмент.

2. Уколико наведени услов није испуњен, Споразум ће ступити на снагу 90 дана након датума депоновања инструмента ратификације, прихватања, одобрења или приступања, чиме ће наведени услов бити задовољен.

3. За сваку државу која депонује инструмент ратификације, одобрења, прихватања или приступања након почетка периода од 90 дана назначених у параграфима 1 и 2 овог члана, Споразум ће ступити на снагу 90 дана након датума депоновања наведеног инструмента.

Члан 11.

ОГРАНИЧЕЊА НА ПРИМЕНУ СПОРАЗУМА

1. Ништа у овом споразуму неће бити сачињено тако да спречава страну у уговору да предузме такву акцију, компатибилну са одредбама Повеље Уједињених нација и ограничену на хитност ситуације, коју сматра неопходном за спољну или унутрашњу безбедност.

2. Такве мере, које морају бити привремене, биће одмах пријављене депозитару и њихова природа назначена.

Члан 12.

РЕШАВАЊЕ СПОРОВА

1. Било који спор између две или више уговорних страна који се односи на тумачење или примену овог споразума и које стране у спору нису способне да реше преговарањем или на друге начине, биће упућен на арбитражу уколико било која од уговорних страна у спору тако затражи и у том циљу биће достављен једном или више арбитра изабраних међусобним договором између страна у спору. Уколико стране у спору не успеју да се договоре о избору арбитра или арбитра у року од три месеца након захтева за арбитражом, било која од ових страна може затражити од генералног секретара Уједињених нација да постави једног арбитра коме ће спор бити поднет на решавање.

2. Одлука арбитра или арбитра постављених у складу са параграфом 1 овог члана биће обавезујућа за уговорне стране у спору.

Члан 13.

ЗАДРЖАВАЊЕ ПРАВА

Било која држава, у време потписивања овог споразума или депоновања инструмента ратификације, прихватања, одобрења или приступања, може обавестити депозитара да се не сматра обавезујућом према члану 12. овог споразума.

Члан 14.

АМАНДМАН НА СПОРАЗУМ

1. Овај споразум може бити измењен у складу са процедуром назначеном у овом члану, осим како је предвиђено према чл. 15. и 16 .

2. На захтев стране у уговору, било који амандман предложен на овај споразум разматраће Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Уколико амандман усвоји двотрећинска већина уговорних страна, која је присутна и која гласа, амандман ће бити достављен од стране генералног секретара Уједињених нација свим уговорним странама на прихватање.
4. Било који предложен амандман достављен у складу са параграфом 3 овог члана ступиће на снагу за све уговорне стране три месеца након истека периода од дванаест месеци након датума саопштења, под условом да у том периоду од дванаест месеци, ниједна држава која је страна у уговору, не поднесе генералном секретару Уједињених нација приговор на предложени амандман.
5. Уколико је приговор на предложени амандман поднет у складу са параграфом 4 овог члана, сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.

Члан 15.

АМАНДМАН НА АНЕКСЕ I И II

1. Анекси I и II уз овај споразум могу бити измењени у складу са процедуром изложеном у овом члану.
2. На захтев уговорне стране, било који амандман који се предложи на анексе I и II разматраће Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Уколико амандман усвоји већина уговорних страна која је присутна и која гласа, предложени амандман ће саопштити генерални секретар Уједињених нација непосредно заинтересованим уговорним странама. За потребе овог члана, уговорна страна сматраће се непосредно заинтересованом уколико у случају убацивања нове линије, важног терминала, граничног прелаза, станице за измену ширине колосека или трајектне везе/луке или у случају њихове одговарајуће модификације, њену територију прелази та линија или је директно везана за важан терминал, или ако су разматрани важан терминал, гранични прелаз, станица за измену ширине колосека или терминал трајектне везе/луке смештени на наведеној територији.
4. Било који предложени амандман саопштен у складу са параграфима 2 и 3 овог члана сматраће се прихваћеним уколико, у оквиру периода од шест месеци након датума саопштења од стране депозитара, ниједна од непосредно заинтересованих уговорних страна није обавестила генералног секретара Уједињених нација о приговору на предложени амандман.
5. Било који амандман тако прихваћен биће саопштен од стране генералног секретара Уједињених нација свим уговорним странама и ступиће на снагу три месеца након датума обавештења од стране депозитара.
6. Уколико је приговор на предложен амандман поднет у складу са параграфом 4 овог члана, сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.
7. Депозитар непосредно заинтересованих уговорних страна мора бити без одлагања обавештаван од стране Секретаријата Економске комисије за Европу о предложеним амандманима.

Члан 16.

АМАНДМАН НА АНЕКСЕ III И IV

1. Анекси III и IV на овај споразум могу бити измењени у складу са процедуром назначеном у овом члану.
2. На захтев уговорне стране, било који амандман који предложи на анексе III и IV разматраће Радна група за комбиновани транспорт Економске комисије Уједињених нација за Европу.
3. Уколико амандман усвоји двотрећинска већина уговорних страна, која је присутна и која гласа, амандман ће бити саопштен од стране генералног секретара Уједињених нација свим уговорним странама на прихватање.
4. Било који предложени амандман саопштен у складу са параграфом 3 овог члана сматраће се прихваћеним уколико, у оквиру периода од шест месеци након датума саопштења, једна петина или више од једне петине уговорних страна није обавестила генералног секретара Уједињених нација о приговору на предложени амандман.
5. Било који амандман прихваћен у складу са параграфом 4 овог члана биће саопштен од стране генералног секретара свим уговорним странама и ступиће на снагу три месеца након датума саопштења у погледу на све уговорне стране осим оних које су, пре датума ступања на снагу, обавестиле генералног секретара да не прихватају предложени амандман.
6. Уколико је једна петина или више од једне петине уговорних страна уложила приговор на предложен амандман у складу са наведеним параграфом 4, сматраће се да амандман није прихваћен и неће имати никаквог ефекта.

(ECE/TRANS/88/Кор.1, на снази од 20. септембра 1992)

Члан 17.

ЗАШТИТНА КЛАУЗУЛА

Одредбе овог споразума не могу да имају предност над одредбама других мултилатералних уговора по којима неке државе међусобно могу бити приморане да их примене, као што је Уговор из Рима 1957. којим је установљена Европска економска заједница.

Члан 18.

ОТКАЗИВАЊЕ СПОРАЗУМА

1. Било које уговорне стране могу отказати овај споразум писменим обавештењем упућеним генералном секретару Уједињених нација.
2. Отказивање ће ступити на снагу годину дана након датума када генерални секретар прими поменуто обавештење.

Члан 19.

ПРЕСТАНАК ВАЖЕЊА

Уколико, након ступања на снагу овог споразума, број уговорних страна буде за било који период од дванаест консекутивних месеци смањен на мање од осам, Споразум ће престати да важи дванаест месеци након датума када осма држава престаје да буде уговорна страна.

Члан 20.

ОБАВЕШТЕЊА И САОПШТЕЊА ОД СТРАНЕ ДЕПОЗИТАРА

У складу са обавештењима и саопштењима која су наведена у овом споразуму, функције генералног секретара Уједињених нација као депозитара биће наведене у делу VII Бечке конвенције на Закон о уговорима, закључен у Бечу 23. маја 1969. године.

Члан 21.

МЕРОДАВНИ ТЕКСТОВИ

Оригинал овог споразума, где су енглески, француски и руски текстови једнако меродавни, биће депоновани код генералног секретара Уједињених нација.

У присуству сведока доле потписани, у потпуности овлашћени за то, потписали су овај споразум.

Сачињено у Женеви, првог дана фебруара 1991.

Анекс III

ТЕХНИЧКЕ КАРАКТЕРИСТИКЕ МРЕЖЕ ВАЖНИХ ПРУГА МЕЂУНАРОДНОГ КОМБИНОВАНОГ ТРАНСПОРТА

Уводне напомене

Преглед параметара дат је у табели која следи. Вредности у колони А треба посматрати као важне циљеве који треба да буду остварени у складу са националним плановима развоја железнице. Било какво одступање од ових вредности треба да се третира као изузетак.

Пруге су подељене у две основне категорије:

- а) Постојеће пруге, које евентуално могу да буду побошљане; често је тешко, а понекад и немогуће, модификовати, примера ради, њихове геометријске карактеристике, па за такве пруге захтеви треба да буду блажи;
- б) Нове пруге које треба да буду изграђене.

Спецификације у табели која следи се такође, у одговарајућим случајевима, по аналогији односе и на услуге транспорта трајектима које чине саставни део железничке мреже.

ПАРАМЕТРИ ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗА МРЕЖУ ВАЖНИХ ПРУГА МЕЂУНАРОДНОГ КОМБИНОВАНОГ ТРАНСПОРТА

	А		Б
	Постојеће пруге које испуњавају инфраструктурне захтеве и пруге које треба да буду побољшане или реконструисане		Нове пруге
	тренутно	циљне вредности	
1. Број колосека	(није наведено)	(није наведено)	2
2. Товарни профил возила		UIC B ^[2]	UIC C _[2]
3. растојање колосека ^[1]	Минимално осно између	4.0 m	4.2 m

4.	Прописана брзина	минимална	100 km/h ^[3]	120 km/h ^[3]	120 km/h ^[3]
5.	Дозвољено оптерећење:	осовинско			
	жел. теретна кола	≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
		≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6.	Максимални нагиб ^[1]		(није наведено)	(није наведено)	12.5 mm/m
7.	Минимална дужина колосека	корисна споредног	600 m	750 m	750 m

^[1] Није од непосредног значаја за комбиновани транспорт, али се препоручује за ефикасан међународни комбиновани транспорт.

^[2] UIC: International Union of Railways - Међународна унија железница.

^[3] Минимални стандарди за возове који се користе у комбинованом транспорту (види анекс IV).

Објашњење параметара коришћених у шабели горе:

1. Број колосека

Међународне пруге комбинованог транспорта морају да буду високог капацитета и да омогућавају тачно временско планирање активности.

У начелу, ова два захтева могу да испуне само пруге са најмање два колосека; међутим, могу да буду дозвољене и пруге са једним колосеком, ако су испоштовани сви остали параметри.

2. Товарни профил возила

Ради се о минималном товарном профилу возила на међународним комбинованим пругама.

На новим пругама, усвајање високог товарног профила возила ствара само маргиналне инвестиционе трошкове, па је одабран профил UIC C.

Профил C омогућава, примера ради:

- Транспорт друмских теретних возила и скупова друмских возила (камион с приколицом, зглобна возила, трактор и полуприколица) која одговарају европском друмском товарном профилу (висина 4 m, ширина 2,5 m) на специјалним железничким теретним колима чији је под на висини од 60 cm изнад горње ивице шина;
- Транспорт обичних друмских полуприколица ширине 2,5 m и висине 4 m на железничким теретним колима са спуштеним подом и са нормалним обртним постољем;
- Транспорт ISO конテナра ширине 2,44 m и висине 2,9 m на обичним плато железничким теретним колима;
- Транспорт изменљивог транспортног суда ширине 2,5 m на обичним железничким теретним плато-колима;
- Транспорт конテナра/измењивог транспортног суда ширине 2,6 m и висине 2,9 m на одговарајућим железничким теретним колима.

Постојеће пруге које пролазе кроз планинске регије (као што су Пиринеји, Централни масив, Алпи, Јуре, Апенини и Карпати) имају много тунела који одговарају товарном профилу техничког јединства железница, или са нешто вишим профилима по висини на оси колосека. Повећање и усклађивање са профилем UIC C је немогуће у свим случајевима са економског и финансијског становишта.

Због тога је за ове пруге изабран профил UIC B, пошто он, примера ради, омогућава:

- Транспорт ISO конテナра ширине 2,44 m и висине 2,90 m на железничким теретним плато-колима за контенере с тим да је под-плато кола на висини од 1,18 m изнад горње ивице шина;
- Транспорт изменљивог транспортног суда ширине 2,5 m и висине 2,6 m на обичним железничким теретним плато-колима (под-плато кола је на висини од 1,246 m);
- Транспорт конテナра/измењивог транспортног суда ширине 2,6 m и висине 2,9 m на специјалним железничким теретним колима са спуштеним подом.

Већина постојећих пруга међународног комбинованог транспорта пружа могућност коришћења барем профила UIC В. Што се тиче осталих пруга, побољшање овог стандарда углавном не захтева крупнија улагања.

3. Прописана минимална брзина

Прописану минималну брзину одређују геометријске карактеристике пружне секције (радијуси кривина и нагиб), безбедносне инсталације (зауставни пут) и коефицијент кочења шинских возила.

4. Дозвољено осовинско оптерећење

Ради се о дозвољеном осовинском оптерећењу које пруге за међународни комбиновани транспорт треба да поднесу.

Пруге за међународни комбиновани транспорт треба да буду у стању да поднесу најсавременији постојећи и будући саобраћај возила, а посебно:

Железничка теретна кола са осовинским оптерећењем од 20 тона, које одговара колосеку класе UIC С; осовинско оптерећење железничких теретних кола од 22,5 тона при брзинама до 100 km/h је усвојено у складу са одлукама које је недавно донела UIC (Међународна унија железница). Граничне вредности осовинског оптерећења од 20 тона при брзини од 120 km/h утврђене су прописима UIC.

Приказане вредности осовинског оптерећења односе се на тачкове пречника не мањег од 840 mm, у складу са прописима UIC.

5. Минимална корисна дужина споредног колосека

Минимална корисна дужина споредног колосека на пругама за међународни комбиновани транспорт је од значаја за возове који се користе у комбинованом транспорту (види анекс IV).

Анекс IV

ПАРАМЕТРИ ПЕРФОРМАНСИ ЗА ВОЗОВЕ И МИНИМАЛНИ СТАНДАРДИ ИНФРАСТРУКТУРЕ

А. Услови за ефикасне услуге међународног комбинованог транспорта

1. Да би биле у стању да гарантују ефикасан и брз проток саобраћаја, који захтевају савремени методи производње и дистрибуције робе, услуге међународног комбинованог транспорта треба посебно да испуњавају следеће захтеве:

- а) полазак/долазак у складу са захтевима клијената (посебно каснији рокови за утовар и раније стављање робе на располагање), редовне услуге;
- б) кратко време транспорта "од врата до врата", потврђена изузетна тачност, поузданост времена транспорта;
- ц) поуздано и благовремено информисање о поступку транспорта, једноставна документација, низак степен ризика од настанка штете;
- д) могућност преношења свих врста стандардних конテナ и свих теретних јединица које могу да се пренесе у међународном европском друмском превозу. У том контексту, потребно је узети у обзир предвидљиви развој у вези са тежином и димензијама теретних јединица.

2. Ови захтеви треба да буду остварени кроз:

- а) високу брзину транспорта (мерено од полазишта до одредишта, укључујући и сва заустављања), која треба отприлике да буде једнака или по могућности већа од брзине друмског транспорта од полазишта до одредишта;
- б) коришћење нерадних сати примаоца робе (нпр. ноћни транспорт) како би роба била стављена на располагање у јутарњим сатима уколико клијент то жели;
- ц) одговарајућу и довољну опрему и капацитете инфраструктуре (нпр. одговарајући товарни профил);
- д) коришћење директних возова, уколико је то могуће (односно искључивање или свођење на најмању могућу меру сваког претовара робе на друге возове у току пута);
- е) организационе мере које ће побољшати проток саобраћаја помоћу савремених телекомуникационих система.

3. У циљу задовољења наведених услова, ефикасност возова и објеката инфраструктуре треба да буде задовољавајућа, односно потребно је да они испуњавају одређене минималне стандарде које морају да поштују сви органи надлежни за одређену релацију транспорта.

4. Доле наведени стандарди и параметри перформанси су утврђени пре свега за велики обим међународног транспорта, односно за релације транспорта на којима редовно саобраћају директни возови, или барем веће групе железничких теретних кола. Појединачна железничка теретна кола или посебан транспорт могу да путују конвенционалним теретним возовима, уколико то одговара захтевима клијената и управа железница.

Б. Параметри перформанси возова

5. Возови који се користе у међународном комбинованом транспорту треба да задовољавају следеће минималне стандарде:

Минимални стандарди	Тренутно	Циљне вредности*
Прописана минимална брзина	100 km/h	120 km/h
Дужина воза	600 метара	750 метара
Тежина воза	1200 тона	1500 тона
Осовинско оптерећење (железничка теретна кола)	20 тона	20 тона (22,5 тона при брзинама до 100 km/h)

*Ове вредности треба да буду постигнуте оквирно до 2000. године. То не искључује могућност ранијег постизања виших стандарда, у мери у којој то не омета међународни развој комбинованог транспорта.

Уколико није могуће користити директне возове, возове би по могућности требало да чини само неколико група железничких теретних кола, при чему сва железничка

теретна кола у једној групи путују на исто одредиште. Не би требало да буде успутних заустављања из оперативних разлога или ради граничне контроле, уколико је то изводљиво.

6. Шинска возила треба да испуњавају све наведене стандарде у вези са брзином и осовинским оптерећењем и треба да буду у стању да носе све теретне јединице чију тежину и димензије треба узети у обзир.

7. Возови који врше комбиновани транспорт треба да имају највиши степен приоритета. Ред вожње треба да буде направљен тако да задовољава захтеве клијената у погледу поузданости и редовности услуга транспорта.

Ц. Минимални стандарди за железничке пруге

8. Железничке пруге које се користе за комбиновани транспорт треба да имају адекватан дневни капацитет, како би се избегло чекање возова у комбинованом транспорту. Нерадни сати не би требало да буду узрок кашњења оваквих возова.

9. На побољшање железничких пруга примењују се параметри инфраструктуре, садржани у Анексу Ш .

Д. Минимални стандарди за терминале

10. Ради ефикасног манипулисања пошиликама у терминалима, потребно је да буду задовољени следећи услови:

а) Време између крајњег рока за пријем робе и поласка возова, као и између доласка возова и стављања железничких теретних кола на располагање за истовар теретних јединица, не сме да буде дуже од једног сата, сем када је захтеве клијената у погледу крајњег рока пријема робе или стављања робе на располагање могуће задовољити на други начин.

б) Време чекања на друмска возила која испоручују или сакупљају теретне јединице треба да буде што је могуће краће (највише 20 минута).

ц) Локација терминала треба да буде одабрана тако да:

- буде лако доступна путевима који воде из привредних центара;
- у оквиру железничке мреже буде добро повезана међуградским пругама и да, за потребе веза за саобраћај група железничких теретних кола, има добар приступ брзим теретним возовима који врше комбиновани транспорт.

11. Доле утврђени минимални стандарди за пролазне станице се такође односе и на терминале.

Е. Минимални стандарди за пролазне станице

12. Успутна заустављања возова у комбинованом транспорту, неопходна из техничких или оперативних разлога, нпр. у ранжирним станицама или станицама за измену ширине колосека, треба истовремено искористити за обављање посла који би иначе захтевао додатна заустављања (нпр. гранична контрола, промена локомотиве).

Инфраструктура таквих пролазних станица мора да буде у складу са следећим захтевима:

- Довољан дневни капацитет возова на споредним пругама како би се избегло кашњење возова у комбинованом транспорту;
- Улаз и излаз са споредних пруга треба да буде организован тако да омогућава "филтрирање" возова без кашњења. Капацитет треба да им буде довољно велики да би се избегло кашњење долазећих или одлазећих возова у комбинованом транспорту;
- Довољан капацитет разних врста колосека које захтевају специфични послови и који треба да буду обављени у станици, пре свега колосека за долазак/одлазак возова, колосека за формирање возова, колосека за утовар и колосека за измену ширине колосека;
- Поменути перони морају да имају товарне профиле који одговарају пругама које ће се користити (UIC В или UIC С);
- Дужина колосека треба да буде довољна да прими комплетне возове у комбинованом транспорту;
- У случају електричног вођења, колосеци треба да буду доступни електричним инсталацијама (на граничним станицама: електричним инсталацијама друге железничке управе);
- Капацитет претовара, ранжирање железничких теретних кола, измене ширине колосека и граничне контроле треба да гарантују што је могуће краће задржавање.

а) Ранжирне станице

13. Комбиновани транспорт ће се, уколико је то могуће, обављати директним возовима који ће саобраћати између места слања и места пријема пошиљки. Уколико то није економично због мале количине пошиљки, и уколико је због тога претовар пошиљки неизбежан, требало би да се претовар врши макар тако што ће се формирати групе железничких теретних кола. Време задржавања ради обављања ових задатака неће прелазити 30 минута по сваком задатку. То може да се оствари одговарајућим формирањем возова (који треба да прелазе што је могуће веће удаљености, што укључује и прелазак преко границе), уз адекватну инфраструктуру ранжирних станица.

б) Гранични прелази

14. Возови у комбинованом транспорту ће прелазити што је могуће даље преко граница до станица где је у сваком случају неопходно извршити ранжирање железничких теретних кола или до крајњег одредишта, без успутног заустављања. Уколико је то могуће, неће се задржавати на граници, односно, ако је то неопходно, задржаваће се само веома кратко (најдуже 30 минута). То ће бити остварено тако што:

- се неће обављати послови који се иначе обављају на граници, односно, уколико то није могуће, тако што ће се послови који се иначе обављају на граници обављати дубље у унутрашњости земље, на местима где возови у

сваком случају морају да се зауставе због техничких и/или административних разлога;

- ће се возови заустављати само једном, или се уопште неће заустављати, у заједничким граничним станицама.

ц) Станице за измену ширине колосека

15. У циљу задовољавања будућих захтева, потребно је развити процедуре које ће омогућавати уштеду времена и новца. Код претовара теретних јединица на железничка теретна кола прилагођене другој врсти колосека, сходно се примењују горе наведене одредбе које се односе на претовар у терминалима. Време задржавања у станици за измену ширине колосека треба да буде што је могуће краће. Расположиви капацитети за измену ширине колосека или претовар треба да буду довољни да гарантују краће задржавање.

д) Трајектне везе/луке

16. Услуге транспорта ће одговарати понуђеним услугама трајектног превоза. Задржавање у лукама ради утовара пошилики у комбинованом транспорту треба да буде што је могуће краће (по могућности краће од једног сата). Поред коришћења одговарајуће инфраструктуре трајектне луке и одговарајућих трајеката (види став 17. доле), то ће бити остварено применом следећих мера:

- на неопходне мере граничне контроле примењиваће се захтеви из става 14;
- редови вожње трајеката и железница ће бити усклађени, а биће обезбеђено и прослеђивање информација унапред, како би се убрзао утовар бродова и/или формирање воза.

17. Трајекти који се користе у комбинованом транспорту ће задовољавати следеће услове:

- одговарајућа величина и врста пловила, коју захтева величина и врста теретних јединица/железничких теретних кола;
- брз утовар и истовар терета са трајеката и складиштење теретних јединица/железничких теретних кола у складу са захтевима накнадног превоза железницом (раздвајање комбинованог транспорта од путничког и/или друмског транспорта, у зависности од случаја);
- уколико товарне јединице остају на железничким теретним колима у току преласка, трајекти ће бити лако доступни, а дуготрајне операције ранжирања неће бити потребне. Товарни профил, осовинско оптерећење итд. треба да буду у складу са параметрима пруге описаним у Анексу III ;
- уколико се трансфер теретних јединица обавља без железничких теретних кола евентуални друмски превоз између трајектног терминала и железничког терминала треба да се обавља на кратким удаљеностима и преко добрих друмских веза.

Члан 3.

Приликом депоновања ратификационог инструмента за Европски споразум о важним међународним линијама за комбиновани транспорт и пратећим постројењима (AGTC), Србија и Црна Гора ће изјавити следећу резерву:

"Одредбе члана 12 , а у вези с чланом 13. Споразума, нису обавезујуће за Србију и Црну Гору."

Члан 4.

Овај закон ступа на снагу осмог дана од дана објављивања у "Службеном листу СЦГ - Међународни уговори".