



**PROTOCOL\*)****la Acordul european din 1991 privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC), privind transportul combinat pe căi navigabile interioare**

Părțile contractante,  
dorind să faciliteze transportul internațional de mărfuri,  
conștiente de creșterea previzibilă a transportului internațional de mărfuri, ca o consecință a creșterii volumului comerțului internațional,  
conștiente de consecințele ecologice adverse pe care o asemenea evoluție ar putea să le aibă,  
subliniind importanța rolului tuturor tehnicilor de transport combinat pentru desconggestionarea rețelei de transport pe căi interioare europene și pentru a limita efectele ecologice adverse,  
recunoscând că transportul combinat pe căile navigabile interioare și pe anumite rute costiere poate constitui un element important pentru anumite coridoare de transport europene,  
convinse că, pentru a face transportul internațional combinat pe căile navigabile interioare și pe unele rute costiere din Europa mai eficace și mai atractiv pentru clienți, este esențială elaborarea unui cadru juridic care să stabilească un plan coordonat de dezvoltare a serviciilor de transport combinat pe căile navigabile interioare și pe unele rute costiere și a infrastructurii necesare pentru operarea acestor servicii, în concordanță cu parametrii și normele de performanță convenite pe plan internațional,  
au convenit după cum urmează:

**CAPITOLUL I****Generalități****ARTICOLUL 1****Definiții**

În sensul prezentului protocol:

a) termenul *transport combinat* înseamnă transportul de mărfuri într-o singură unitate de transport, utilizând mai mult de un mod de transport;

b) termenul *rețea de căi navigabile interioare de importanță pentru transportul internațional combinat* desemnează toate căile navigabile și rutele costiere care sunt conforme cu prescripțiile minimale conținute în anexa nr. III la prezentul protocol, dacă:

- (i) sunt utilizate în mod curent în cadrul transportului combinat internațional regulat;
- (ii) servesc ca un important furnizor de linii pentru transportul combinat internațional;
- (iii) este prevăzut ca acestea să devină importante pentru transportul combinat internațional într-un viitor apropiat — conform definițiilor date la paragrafele (i) și (ii).

Aceste rute costiere vor trebui să respecte prevederile anexei nr. III, secțiunea a), paragraful (xi);

c) termenul *instalații conexe* desemnează terminalele din porturi care sunt importante pentru transportul combinat internațional, asigurând transbordarea containerelor și a altor unități de transport intermodal (lăzi mobile, semiremorci, vehicule rutiere de transport de mărfuri etc.), utilizate în transportul combinat între navele de navigație interioară și în transportul maritim, rutier și feroviar.

**ARTICOLUL 2****Destinația rețelei**

1. Părțile contractante, fiind și părți la Acordul european din anul 1991 privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC), adoptă dispozițiile prezentului protocol sub forma unui plan internațional coordonat pentru dezvoltarea și operarea unei rețele de căi navigabile interioare importante pentru transportul combinat internațional, precum și pentru terminalele de port, denumită în continuare *rețea internațională de căi navigabile interioare pentru transport combinat*, pe care intenționează să o aplice în cadrul programelor naționale.

2. Rețeaua internațională de căi navigabile interioare pentru transport combinat este constituită din căile navigabile interioare prezentate în anexa nr. I la prezentul protocol și din terminalele portuare prezentate în anexa nr. II la prezentul protocol.

**ARTICOLUL 3****Cerințe tehnice și operaționale minimale**

În scopul facilitării serviciilor de transport combinat pe rețeaua internațională de căi navigabile interioare, părțile contractante vor lua măsurile corespunzătoare pentru a fi respectate cerințele tehnice și operaționale minimale prezentate în anexa nr. III la prezentul protocol.

**ARTICOLUL 4****Anexe**

Anexele la prezentul protocol fac parte integrantă din acesta.

**CAPITOLUL II****Dispoziții finale****ARTICOLUL 5****Desemnarea depozitarului**

Secretarul general al Organizației Națiunilor Unite va fi depozitarul protocolului.

\*) Traducere.

## ARTICOLUL 6

**Semnături**

1. Prezentul protocol va fi deschis pentru semnare statelor care sunt părți contractante la Acordul european din anul 1991 privind marile linii de transport internațional combinat și instalații conexe (AGTC) la Oficiul Națiunilor Unite din Geneva, în perioada 1 noiembrie 1997—31 octombrie 1998.

2. Aceste semnături vor fi subiectul ratificării, acceptării sau al aprobării.

## ARTICOLUL 7

**Ratificare, acceptare sau aprobare**

1. Prezentul protocol este supus ratificării, acceptării sau aprobării conform paragrafului 2 de la articolul 6.

2. Ratificarea, acceptarea sau aprobarea se va efectua prin depunerea unui instrument la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

## ARTICOLUL 8

**Aderare**

1. Prezentul protocol va fi deschis pentru aderare tuturor statelor vizate la paragraful 1 de la art. 6, începând cu 1 noiembrie 1997.

2. Aderarea se va efectua prin depunerea unui instrument la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

## ARTICOLUL 9

**Intrarea în vigoare**

1. Prezentul protocol va intra în vigoare la 90 de zile de la data la care guvernele a cinci state au depus un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, cu condiția ca una sau mai multe căi navigabile din rețeaua internațională de căi navigabile să lege în mod continuu teritoriile a cel puțin trei din statele care au depus un astfel de instrument.

2. Dacă această condiție nu este îndeplinită, protocolul va intra în vigoare la 90 de zile de la data depunerii unui instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, care va permite să fie satisfăcută această condiție.

3. Pentru fiecare stat care va depune un instrument de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare după începutul perioadei de 90 de zile, specificată la paragrafele 1 și 2 din prezentul articol, protocolul va intra în vigoare la 90 de zile de la data depunerii instrumentului respectiv.

## ARTICOLUL 10

**Limitele aplicării protocolului**

1. Nici o dispoziție din prezentul protocol nu va fi interpretată ca interzicând unei părți contractante să ia măsurile compatibile cu dispozițiile Cartei Națiunilor Unite și limitate la cerințele situației, pe care le consideră necesare pentru securitatea sa internă și externă.

2. Aceste măsuri, care ar trebui să fie temporare, vor fi imediat notificate depozitarului și natura lor va fi precizată.

## ARTICOLUL 11

**Reglementarea litigiilor**

1. Orice litigiu între două sau mai multe părți contractante, legat de interpretarea sau aplicarea prezentului protocol, pe care părțile în litigiu nu l-au putut regla prin negocieri sau în alt mod, va fi supus arbitrajului, dacă oricare din părțile contractante în litigiu o cere și va fi transmis în acest scop unuia sau mai multor arbitri aleși de comun acord de către părțile în litigiu. Dacă, în termen de trei luni de la data solicitării arbitrajului, părțile în litigiu nu au ajuns să se înțeleagă asupra alegerii unuia sau mai multor arbitri, oricare dintre aceste părți va putea să solicite secretarului general al Organizației Națiunilor Unite să desemneze un arbitru unic, căruia să-i fie transmis diferendul pentru decizie.

2. Sentința arbitrului sau arbitrilor desemnați conform paragrafului 1 de mai sus va fi obligatorie pentru părțile contractante în litigiu.

## ARTICOLUL 12

**Rezerve**

Orice stat va putea, din momentul în care va semna prezentul protocol sau va depune instrumentul său de ratificare, de acceptare, de aprobare sau de aderare, să notifice depozitarului că nu se consideră legat prin art. 11 din prezentul protocol.

## ARTICOLUL 13

**Procedura de amendare a protocolului**

1. Prezentul protocol va putea fi amendat conform procedurii definite în prezentul articol, excepție făcând cazurile prezentate la art. 14 și 15.

2. La solicitarea unei părți contractante, orice amendament la prezentul protocol propus de această parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

3. Dacă este adoptat cu majoritate de două treimi dintre părțile contractante prezente și cu drept de vot, amendamentul va fi comunicat pentru acceptare tuturor părților contractante de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

4. Orice propunere de amendament care va fi comunicată conform dispozițiilor paragrafului 3 din prezentul articol va intra în vigoare pentru toate părțile contractante la 3 luni după expirarea unei perioade de 12 luni de la data comunicării, cu condiția ca în cursul acestei perioade de 12 luni nici o obiecție la propunerea de amendament să nu fi fost notificată la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite de către un stat care este parte contractantă.

5. Dacă, în conformitate cu dispozițiile paragrafului 4 din prezentul articol, a fost notificată o obiecție la propunerea de amendament, se va considera că amendamentul nu a fost acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

## ARTICOLUL 14

**Procedura de amendare a anexelor nr. I și II**

1. Anexele nr. I și II la prezentul protocol vor putea fi amendate conform procedurii definite în prezentul articol.

2. La solicitarea unei părți contractante, orice amendament la anexele nr. I și II propus de această parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

3. Dacă este adoptată de majoritatea părților contractante prezente și cu drept de vot, propunerea de amendament va fi comunicată pentru acceptare părților contractante direct interesate de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite. În sensul prezentului articol, o parte contractantă va fi considerată ca fiind direct interesată, dacă, în cazul includerii unui nou tronson de cale navigabilă interioară sau a unui terminal ori în cazul modificării acestui tronson sau terminal, teritoriul său este traversat de acest tronson de cale navigabilă interioară sau este direct racordată la acest terminal ori dacă acest terminal este situat pe teritoriul său.

4. Orice propunere de amendament, comunicată conform dispozițiilor paragrafelor 2 și 3 din prezentul articol, va fi considerată acceptată, dacă, în termen de 6 luni de la data comunicării sale de către depozitar, nici o parte contractantă direct interesată nu a notificat obiecția sa la amendamentul propus la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

5. Orice amendament astfel acceptat va fi comunicat de secretarul general al Organizației Națiunilor Unite tuturor părților contractante și va intra în vigoare la 3 luni de la data comunicării de către depozitar.

6. Dacă, în conformitate cu dispozițiile paragrafului 4 din prezentul articol, a fost notificată o obiecție la amendamentul propus, se va considera că amendamentul nu a fost acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

7. Depozitarul va fi informat rapid de către Secretariatul Comisiei Economice pentru Europa asupra părților contractante care sunt direct interesate de o propunere de amendament.

## ARTICOLUL 15

**Procedura de amendare a anexei nr. III**

1. Anexa nr. III la prezentul protocol va putea fi amendată conform procedurii definite în prezentul articol.

2. La solicitarea unei părți contractante, orice amendament la anexa nr. III propus de această parte va fi examinat de grupul de lucru pentru transport combinat al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite.

3. Dacă este adoptat cu majoritate de două treimi dintre părțile contractante prezente și cu drept de vot, amendamentul propus va fi comunicat pentru acceptare tuturor părților contractante de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

4. Orice amendament propus, comunicat în conformitate cu paragraful 3 al prezentului articol, va fi considerat acceptat numai dacă, în termen de 6 luni de la data comunicării, o cincime sau mai mult din părțile contractante nu a

notificat la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite obiecțiile lor la amendamentul propus.

5. Orice amendament acceptat conform paragrafului 4 din prezentul articol va fi comunicat de către secretarul general al Organizației Națiunilor Unite tuturor părților contractante și va intra în vigoare la 3 luni de la data comunicării pentru toate părțile contractante, cu excepția celor care au notificat la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite obiecțiile lor la amendamentul propus în cele 6 luni care au urmat de la data comunicării, conform paragrafului 4 din prezentul articol.

6. Dacă o cincime sau mai mult din părțile contractante a notificat o obiecție la amendamentul propus conform paragrafului 4 din prezentul articol, se va considera că amendamentul nu a fost acceptat și nu va avea absolut nici un efect.

## ARTICOLUL 16

**Denunțare**

1. Orice parte contractantă va putea să denunțe prezentul protocol prin notificare scrisă adresată secretarului general al Organizației Națiunilor Unite.

2. Denunțarea va intra în vigoare la un an de la data primirii acestei notificări de către secretarul general.

3. Orice parte contractantă care încetează să fie parte la Acordul European din anul 1991 privind marile linii de transport combinat internațional și instalațiile conexe (AGTC) încetează la aceeași dată să fie parte la prezentul protocol.

## ARTICOLUL 17

**Terminare**

Dacă, după intrarea în vigoare a prezentului protocol, numărul statelor care sunt părți contractante se reduce la mai puțin de cinci în timpul unei perioade oarecare de 12 luni consecutiv, prezentul protocol își va înceta valabilitatea la 12 luni, începând cu data la care al cincilea stat a încetat să mai fie parte contractantă.

## ARTICOLUL 18

**Notificări și alte comunicări ale depozitarului**

În plus față de notificările și comunicările care sunt specificate în prezentul protocol, funcțiile de depozitar ale secretarului general al Organizației Națiunilor Unite vor fi cele specificate în partea a VII-a a Convenției de la Viena asupra dreptului tratatelor, încheiată la Viena la 23 mai 1969.

## ARTICOLUL 19

**Texte autentice**

Originalul prezentului protocol, ale cărui texte în limbile engleză, franceză și rusă sunt în mod egal autentice, va fi depus la secretarul general al Organizației Națiunilor Unite.

Pentru care, subsemnații, deplin autorizați în acest scop, au semnat prezentul protocol.

Încheiat la Geneva la 17 ianuarie 1997.

**CĂI NAVIGABILE IMPORTANTE  
pentru transportul internațional combinat\*)**

**Numerotarea căilor navigabile de importanță  
internațională**

1. Toate căile navigabile interioare importante pentru transportul internațional combinat sunt identificate prin literele C-E, urmate de un număr compus din două, patru sau șase cifre\*\*).

2. Principalele elemente ale rețelei de căi navigabile interioare C-E vor purta numere compuse din două cifre, iar brațele lor principale și secundare („brațele brațelor“) vor purta, respectiv, numere compuse din patru și șase cifre.

3. Arterele navigabile interioare principale orientate sensibil spre direcția nord-sud, care deserveșc porturi maritime și leagă bazine maritime, poartă numerele 10, 20, 30, 40 și 50, în ordine crescătoare de la vest la est.

4. Arterele navigabile interioare principale orientate, în principal, spre direcția vest-est, care taie trei sau mai

multe artere principale menționate la paragraful 3 de mai sus, poartă numerele 60, 70, 80 și 90, în ordine crescătoare de la nord la sud.

5. Celelalte căi navigabile interioare principale vor purta numere formate din două cifre cuprinse între numerele celor două artere navigabile interioare principale, așa cum sunt menționate, în funcție de caz, la paragrafele 3 sau 4 de mai sus, între care sunt situate.

6. În cazul brațelor principale și secundare, primele două sau patru cifre corespund arterelor de rang mai ridicat din rețeaua căilor navigabile interioare; ultimele două corespund brațelor individuale, numerotate în ordine crescătoare de la începutul către sfârșitul arterei de rangul cel mai ridicat, conform tabelului de mai jos. Numerele pare sunt utilizate pentru brațele situate pe partea dreaptă, iar numerele impare, pentru cele situate pe partea stângă.

\*) Sunt considerate ca importante pentru transportul internațional combinat căile navigabile interioare care sunt utilizate în mod curent în cadrul transportului internațional combinat regulat, care servesc ca furnizor de linii pentru transportul internațional sau dacă se prevede ca acestea să devină într-un viitor apropiat importante pentru transportul combinat internațional (vezi art. 1 lit. b).

\*\*) Căile navigabile interioare C-E sunt indicate în Acordul european privind marile căi navigabile de importanță internațională (AGN) și în prezentul protocol.

**CĂI NAVIGABILE DE IMPORTANȚĂ  
pentru transportul internațional combinat regulat**

<u>Secțiunea de cale navigabilă</u>	<u>Numărul căii C-E</u>
<b>(1) Franța</b>	
Dunquerque—Arleux—Conde sur Escout	C-E 01
Deule	
Bauvin—Lille—(Zeebrugge)	C-E 02
Sena—Conexiunea de Nord (Compiègne—Arleux) (planificat)	C-E 05
Rhône	
Marseille—Fos—Lyon	C-E 10
Canalul Rhône la Sete	C-E 10-011
Lyon—St. Jean de Losne	C-E 10
(St. Jean de Losne—Mulhouse) (planificat)	C-E 10
Rin	
(Bale-) Strasbourg	C-E 10
Sena	
Le Havre—Rouen—Conflans	C-E 80
Conflans—Compiègne	C-E 80
(Compiègne—Toul) (planificat)	C-E 80
Conflans—Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers—Bray sur Seine	C-E 80-04
Moselle	
Toul—Nancy—Thionville (-Trier)	C-E 80
<b>(2) Belgia</b>	
Haute Meuse	C-E 01
Marea Nordului—Leie	C-E 02, C-E 07
Canalul Gent—Terneuzen	C-E 03
Legătura Schelde—Rin	C-E 03, C-E 06
Canalul Bruxelles—Rupel	C-E 04
Bovenshelde	C-E 05
Canalul Albert	C-E 05

**Secțiunea de cale navigabilă****Numărul căii C-E****(3) Olanda**

Canalul Juliana	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Canalul Sud Beveland	C-E 03
Hollands Diep	C-E 06
Legătura Schelde—Rin	C-E 06
Waal	C-E 10
Rin	C-E 10
Canalul Amsterdam—Rin	C-E 11
Canalul Maas—Waal	C-E 12
Canalul Twenthe	C-E 70
Lek	C-E 70

**(4) Germania**

Rin	
(Strasbourg)—Karlsruhe—Granița Olanda—Germania	C-E 10
Canalul Wesel—Datteln	C-E 10-01
Canalul Datteln—Hamm (partea de vest)	C-E 10-01
Canalul Rin—Herne	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Canalul Dortmund—Ems	
(sudul canalului Mittelland, inclusiv Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elba	C-E 20
Elba—Seitenkanal	C-E 20—02
Calea navigabilă Hohensaaten—Fridrichsthaler,	C-E 31
Oderul de Vest	
Canalul Mittelland (inclusiv legătura Madeburg)	C-E 70
Calea navigabilă Elba—Havel	C-E 70
Calea navigabilă Havel—Oder	C-E 70
Calea navigabilă Untere Havel (inclusiv câteva canale din cadrul Berlinului)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Canalul Main—Dunăre	C-E 80
Dunăre	C-E 80
Saar	C-E 80-06

**(5) Elveția**

Rin Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
-------------------------	-----------

**(6) Republica Cehă**

Elba	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (planificat)	C-E 20
	C-E 30

**(7) Slovacia**

Dunărea	C-E 80
Vah	C-E 81
[Morava] (planificat)	C-E 20
	C-E 30

**(8) Austria**

Dunărea	C-E 80
---------	--------

**(9) Polonia**

Odra	C-E 30
(de la gura canalului Gliwice)	
Wisla	C-E 40
(de la Gdansk la Varșovia)	

**Secțiunea de cale navigabilă****Numărul căii C-E****(10) Ungaria**

Dunărea	C-E 80
---------	--------

**(11) Croația**

Dunărea	C-E 80
[Canalul Dunăre—Sava] (planificat)	C-E 80-10
Drava	C-E 80-08
(de la gura lui Osijek)	
Sava	C-E 80-12
(de la gura lui Sisak)	

**(12) Iugoslavia**

Dunărea	C-E 80
---------	--------

**(13) Bulgaria**

Dunărea	C-E 80
---------	--------

**(14) România**

Dunărea	C-E 80
Canalul Dunăre—Marea Neagră	C-E 80-14

**(15) Federația Rusă**

Sankt-Petersburg—ecluza Rîbinsk	C-E 50
(calea navigabilă Volga—Baltica, rezervorul Rîbinsk)	
Ecluza Rîbinsk—Astrahan (râul Volga)	C-E 50
Rîbinsk—Moscova (râul Volga, canalul Moscova, râul Moscova)	C-E 50-02
Vîtegra—Petrozavodsk (Lacul Onega)	C-E 60
Gura de vărsare a râului Kama—Perm (râul Kama)	C-E 50-01
Azov—Krasnoarmeisk (râul Don, Volga—canalul Don)	C-E 90

**(16) Ucraina**

Dunărea	C-E 80
Dunăre—Brațul Chilia	C-E 80-09
Nipru	C-E 40
(de la gură la Kiev)	

**Rute costiere**

Ruta costieră de la Gibraltar către nord, de-a lungul coastei Portugaliei, Spaniei, Franței, Belgiei, Olandei și Germaniei, via Canalul Kiel, de-a lungul coastei Germaniei, Poloniei, Lituaniei, Estoniei și Rusiei, până la calea navigabilă Sankt-Petersburg—Volgo-Baltijskiy, canalul Belomrsko-Baltijskiy, de-a lungul coastei Mării Albe, până la Arhangelsk, împreună cu căile navigabile interioare care sunt accesibile doar de la această rută	C-E 60
--	--------

Ruta costieră de la Gibraltar către sud, de-a lungul coastelor Spaniei, Franței, Italiei, Greciei, Turciei, Bulgariei, României și Ucrainei, de-a lungul coastei sudice a Crimeii până la Azov, via râul Don până la Rostov—Kalaci—Volgograd—Astrahan, împreună cu căile navigabile interioare care sunt accesibile doar de la această rută.	C-E 90
--	--------

**TERMINALE ÎN PORTURI DE IMPORTANȚĂ  
PENTRU TRANSPORTUL INTERNAȚIONAL COMBINAT\*)**

**Numerotarea terminalelor din porturile  
căilor navigabile interioare**

Toate terminalele porturilor de pe căile navigabile interioare de importanță pentru transportul combinat internațional vor avea numere constând din numărul căii navigabile căreia îi aparțin, urmat de o liniuță de unire și de două cifre corespunzătoare unui port pe o anumită cale

navigabilă, numerotate în ordine de la vest la est și de la nord spre sud.

Terminalele din porturile căilor navigabile, conținute în Acordul european pe principalele căi navigabile interioare de importanță internațională (AGN) și în prezentul protocol, vor fi precedate de literele C-P, terminalele importante doar pentru transportul combinat internațional și deci conținute numai în prezentul protocol vor fi precedate de litera C.

\*) Terminalele sunt considerate de importanță pentru transportul internațional combinat, dacă ele formează împreună cu respectivele căi navigabile și rutele costiere o rețea coerentă pentru transportul combinat și dacă ele sunt deja utilizate pentru transportul combinat.

**Lista terminalelor din porturi**

**(1) Franța**

C-P 01-01	Dunquerque (Canalul Dunquerque—Valenciennes, 20,5 km)
C-P 02-03	Lille (Deule, 42,0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rin, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villenfranche-sur-Saône) (Saône, respectiv 230,0 km, 296,0 km și 335,0 km)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
C-P 80-04-01	Portul Autonom Paris: Gennevilliers (Sena, 194,7 km) Bonneuil—Vigneux (Sena, 169,7 km) Evry (Sena, 137,8 km) Melun (Sena, 110,0 km) Limay—Porcheville (Sena, 109,0 km) Montereau (Sena, 67,4 km) Nanterre (Sena, 39,4 km) Bruyeres-sur-Oise (Oise, 96,9 km) St. Ouen—l'Aumone (Oise, 119,2 km) Lagny (Marne, 149,8 km).

**(2) Belgia**

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
C-P 01-04	Liège (Meuse, 113,7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (Marea Nordului);
C-P 03-04	Gent (Canalul Terneuzen—Gent, 4,6 km)
C-P 04-05	Bruxelles (Canalul Bruxelles—Rupel, 62,0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (Canalul Bruxelles-Rupel, 34,0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Boven Schelde, 35,7 km)
C-P 05-03	Meerhout (Canalul Albert, 80,7 km)
C-P 06-01	Antwerpen (Schelde, 102,9 km).

**(3) Olanda**

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

**(4) Germania**

C-P 10-04	Emmerich (Rin, 852,0 km)
C-P 10-12	Duisburg—Ruhrort Hafen (Rin, 774,0 km)
C-P 10-14	Dusseldorf (Rin, 743,0 km)
C-P 10-15	Neuss (Rin, 740,0 km)
C-P 10-18	Köln (Rin, 688,0 km)
C-P 10-24	Koblenz (Rin, 596,0 km)
C-P 10-29	Mannheim (Rin, 424,0 km)
C-P 10-32	Germersheim (Rin, 385,0 km)
C-P 10-33	Worth (Rin, 366,0 km)
C-P 10-34	Karlsruhe (Rin, 360,0 km)
C-P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66,0-68,0 km)



C-P 14-04	Bremen (Weser, 4,8-8,0 km)
C-P 20-04	Hamburg (Elba, 618,0-639,0 km) <sup>1)</sup>
C-P 20-08	Magdeburger Hafen (Elba, 330,0 și 333,0 km) <sup>1)</sup>
C-P 80-12	Mainz (Rin, 500,0 km)
C-P 80-31	Regenburg (Dunăre, 2370,0-2378,0 km)
C-P 80-32	Deggendorf (Dunăre, 2281,0-2284,0 km)
C 80-01	Passau (Dunăre, 2228,0 km)

**(5) Elveția**

C-P 10-09-02	Rheinhafen beider Basel (Rin, 159,38-169,95 km)
--------------	---

**(6) Republica Cehă**

C-P 20-15	Decin (Elba, 92,2 și 94,2 km) <sup>1)</sup>
C-P 20-16	Usti nad Labem (Elba, 75,3 și 72,5 km) <sup>1)</sup>
C-P 20-17	Melnik (Elba, 3,0 km) <sup>1)</sup>
C 20-01	Pardubice (Elba, 330,0 și 333,0 km); (planificat)
C-P 20-06-01	Praga (Vltava, 46,5 și 55,5 km)

**(7) Slovacia**

C-P 80-38	Bratislava (Dunăre, 1865,4 km)
C-P 80-40	Komarno (Dunăre, 1767,1 km)
C-P 80-41	Sturovo-JCP (Dunăre, 1721,4 km)
C 81-01	Sered (Vah, 74,3 km)
C 81-02	Sala (Vah, 54,5 km)
C 20/30-01	Devinska Nova Ves (Morava, 4,0 km)

**(8) Austria**

C-P 80-33	Linz (Dunăre, 2128,2-2130,6 km)
C-P 80-34	Linz-Voest (Dunăre, 2127,2 km)
C-P 80-35	Enns-Ennsdorf (Dunăre, 2111,8 km)
C-P 80-36	Krems (Dunăre, 2001,5 km)
C-P 80-37	Viena (Dunăre, 1916,8-1920,2 km)

**(9) Polonia**

C-P 30	Gliwice Labedy (Canal Gliwice)
C-P 30	Opole (Odra)
C-P 30	Wroclaw (Odra)
C-P 40	Plock (Wisla)

**(10) Ungaria**

C-P 80-42	Budapesta (Dunăre, 1640,0 km)
-----------	-------------------------------

**(11) Croația**

C-P 80-47	Vukovar (Dunăre, 1333,1 km)
C-P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
C-P 80-12-01	Slavonski Brod (Sava, 335,0 km)
C-P 80-12-02	Sisak (Sava, 577,0 km)

**(12) Iugoslavia****(13) Bulgaria**

C 80-01	Vidin (Dunăre, 790,2 km)
C-P 80-56	Ruse (Dunăre, 495,0 km)

**(14) România**

C-P 80-51	Turnu Severin (Dunăre, 931,0 km)
C-P 80-57	Giurgiu (Dunăre, 493,0 km)
C-P 80-58	Oltenița (Dunăre, 430,0 km)
C-P 80-60	Brăila (Dunăre, 172,0-168,5 km)
C-P 80-61	Galați (Dunăre, 157,0-145,4 km)
C-P 80-14-03	Constanța (Canalul Dunăre—Marea Neagră, 64,0 km)

**(15) Federația Rusă**

C-P 50-01	Portul maritim Sankt-Petersburg (Neva, 1397,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-02	Portul fluvial Sankt-Petersburg (Neva, 1385,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-03	Podporojie (Calea navigabilă Volga—Baltica, 1045,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-04	Cerepoveț (Calea navigabilă Volga—Baltica, 540,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-05	Iaroslavl (Volga, 520,0 km) <sup>2)</sup>

C-P 50-06	Nijni Novgorod (Volga, 907,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1313,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-09	Samara (Volga, 1746,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2175,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2560,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-12	Astrahan (Volga, 3051,0 km) <sup>2)</sup>
C 50-01	Rîbinsk (Volga, 433,0 km) <sup>2)</sup>
C 50-02	Kineşma (Volga, 708,0 km) <sup>2)</sup>
C 50-03	Toliati (Volga, 1675,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-02-01	Moscova, Portul de Nord (Canalul Moscova, 42,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-02-02	Moscova, Portul de Vest (Canalul Moscova, 32,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-02-03	Moscova, Portul de Sud (Canalul Moscova 0,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269,0 km) <sup>2)</sup>
C 50-01-01	Ceaikovski (Kama, 1933,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 90-03	Azov (Don, 3168,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134,0 km) <sup>2)</sup>
C-P 90-05	Braţul Doneţk (Don, 2997,0) <sup>2)</sup>
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868,0 km) <sup>2)</sup>

#### (16) Ucraina

C-P 80-09-02	Chilia (Dunăre—Braţul Chilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Ust-Dunaisk (Dunăre—Braţul Chilia, 1,0 km)
C-P 40-05	Kiev (Nipru, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnepropetrovsk (Nipru, 393,0 km)
C-P 40-12	Kerson (Nipru, 28,0 km)

1) Distanţele la porturi pe fluviul Elba sunt măsurate: în Germania – de la graniţa ceho-germană; în Cehia – de la confluenţa fluviilor Elba şi Vltava la Melnik.

2) Distanţa de la Moscova, Portul de Sud.

*ANEXA Nr. III*

### CERINŢE TEHNICE ŞI OPERAŢIONALE MINIMALE

#### ale căilor navigabile interioare europene de importanţă pentru transportul internaţional combinat

##### a) Caracteristici tehnice ale căilor navigabile C-E

Principalele caracteristici tehnice ale căilor navigabile C-E vor fi, în general, în conformitate cu clasificarea căilor navigabile europene, precizată în tabel.

Pentru evaluarea diferitelor căi navigabile C-E, caracteristicile claselor Vb—VII vor fi utilizate, luând în considerare următoarele principii:

- (i) clasa căii navigabile va fi determinată de dimensiunile orizontale ale navelor, barjelor şi convoaielor împinse şi, în primul rând, de dimensiunea standardizată principală, şi anume, lăţimea lor;
- (ii) Valorile pentru clasa Vb în tabel sunt considerate ca obiective minimale de atins în cadrul programelor relevante de dezvoltare a infrastructurii. Pentru noile căi navigabile interioare care vor fi utilizate pentru transportul combinat, un pescaj minim de 280 cm ar trebui să fie asigurat;
- (iii) următoarele cerinţe minimale sunt considerate necesare în scopul de a face calea navigabilă aptă pentru transportul containerelor:
  - navele pentru navigaţia interioară, care au lăţimea de 11,4 m şi o lungime de aproximativ 110 m, trebuie să fie apte să opereze cu trei sau mai multe rânduri de containere; pe de altă parte, o lungime permisibilă de 185 m trebuie asigurată convoaielor împinse, caz în care ele vor putea opera cu două rânduri de containere;
  - (iv) când se vor moderniza căile navigabile existente şi/sau se vor construi altele noi, navele şi convoaietele de dimensiuni mai mari vor trebui întotdeauna să fie luate în considerare;

- (v) în scopul asigurării unui transport de containere mai eficient, cea mai ridicată valoare a înălţimii libere minimale sub poduri va trebui asigurată în concordanţă cu nota 4 din tabel<sup>1)</sup>;
- (vi) pe căile navigabile cu niveluri fluctuante ale apei, valoarea pescajului recomandat va trebui să corespundă aceleia a pescajului atins sau care a depăşit 240 de zile în medie pe an (sau pentru 60% din perioada navigabilă). Valoarea recomandată a înălţimii sub poduri (5,25; 7,00 sau 9,10 m) va trebui asigurată peste nivelul navigabil cel mai înalt, acolo unde este posibil şi rezonabil economic;
- (vii) o clasă uniformă, pescajul şi înălţimea sub poduri trebuie să fie asigurate pentru întreaga cale navigabilă sau cel puţin pentru secţiunea substanţială a acesteia;
- (viii) acolo unde este posibil, parametrii căilor navigabile interioare adiacente vor trebui să fie aceiaşi sau similari;
- (ix) cea mai ridicată valoare a pescajului (4,50 m) şi înălţimea liberă minimă (9,10 m) vor trebui să fie asigurate pe toate secţiunile reţelei care sunt direct conectate cu rutele costiere;
- (x) o înălţime liberă sub poduri de minimum 7,00 m trebuie să fie asigurată pe căile navigabile care conectează porturi maritime importante cu zonele adiacente porturilor şi care sunt adecvate transportului eficient de containere şi traficului fluvio-maritim;

<sup>1)</sup> Dacă, cu toate acestea, proporţia containerelor goale depăşeşte 50%, trebuie luată în considerare o valoare pentru înălţimea minimă sub poduri care este mai mare decât cea indicată în nota 4 din tabel.

- (xi) rutele costiere prezentate în anexa nr. I de mai sus sunt date în scopul de a asigura integritatea rețelei căilor navigabile C-E în toată Europa și sunt destinate a fi utilizate, în sensul celor menționate în prezentul protocol, de nave fluvio-maritime, ale căror dimensiuni trebuie, acolo unde este posibil și viabil economic, să îndeplinească cerințele pentru unități autopropulsate adecvate pentru navigația pe căile navigabile interioare de clasa Vb și mai sus.

**b) Cerințe operaționale minimale pentru căile navigabile C-E**

Căile navigabile C-E vor trebui să îndeplinească următoarele criterii operaționale de bază, în scopul de a fi apte să asigure un trafic internațional sigur:

- (i) un trafic corespunzător trebuie să fie asigurat pe toată perioada de navigație, cu excepția întreruperilor menționate mai jos;
- (ii) perioada de navigație poate fi mai scurtă de 365 de zile numai în regiunile cu condiții climatice severe, unde menținerea șenalelor libere de gheață în anotimpul rece nu este posibilă și deci o întrerupere de iarnă este necesară. În aceste cazuri, trebuie fixate date pentru deschiderea și închiderea navigației. Durata întreruperii perioadei de navigație, cauzată de fenomene naturale, cum sunt gheața, inundațiile etc., trebuie redusă la minimum prin măsuri tehnice și organizatorice adecvate;
- (iii) durata întreruperilor perioadei de navigație pentru întreținerea normală a ecluzelor și a altor lucrări hidrotehnice ar trebui redusă la minimum. Utilizatorii căii navigabile vor fi informați, dacă se intenționează efectuarea unor lucrări de întreținere, asupra datelor și duratei întreruperii navigației. În cazul unei defectări neprevăzute a ecluzelor sau a altor facilități hidrotehnice ori în cazul altor evenimente de forță majoră, durata întreruperilor trebuie limitată pe cât posibil, luându-se toate măsurile adecvate pentru remedierea situației;
- (iv) nu se vor admite întreruperi în timpul perioadelor de ape mici. O limitare rezonabilă a pescajului admis poate fi totuși permisă pe căile navigabile cu niveluri fluctuante ale apei. Oricum, un pescaj minim de 1,20 m trebuie asigurat în toate perioadele, cu pescajul recomandat sau caracteristic asigurat sau depășit pentru 240 de zile pe an. În regiunile la care se face referire în subparagraful (ii) de mai sus, pescajul minim de 1,20 m trebuie să fie asigurat pentru 60% din perioada de navigație medie;
- (v) orele de operare a ecluzelor, a podurilor rulante sau a altor lucrări de infrastructură vor fi astfel încât tot timpul navigația să poată fi asigurată în zilele lucrătoare (24 de ore), dacă este fezabil economic. În cazuri specifice, excepțiile pot fi permise din motive organizatorice și/sau tehnice. Orele de navigație rezonabile vor trebui, de asemenea, să fie asigurate în timpul sărbătorilor și la sfârșit de săptămână.

**c) Cerințe tehnice și operaționale minimale pentru terminalele din porturi**

Rețeaua C-E de căi navigabile va fi completată cu un sistem de terminale în porturile căii navigabile interioare. Fiecare terminal va îndeplini următoarele cerințe tehnice și operaționale minimale:

- (i) va fi situat pe calea navigabilă C-E;
- (ii) va fi capabil să primească nave sau convoaie împinse, utilizate pe căile navigabile C-E relevante, în conformitate cu clasa lor;

- (iii) va fi conectat cu principalele drumuri și căi ferate (aparținând, de preferință, rețelei internaționale a drumurilor și căilor ferate stabilite prin Acordul european asupra arterelor internaționale principale de trafic (AGR), prin Acordul european asupra liniilor ferate internaționale principale (AGC) și prin Acordul european asupra liniilor internaționale importante de transport combinat și instalații conexe (AGTC);
- (iv) capacitatea lor de manipulare instalată va trebui să fie în jur de 30.000—40.000 TEU/an;
- (v) va trebui să ofere condiții adecvate pentru dezvoltarea unei zone industriale portuare;
- (vi) toate facilitățile necesare pentru operațiunile uzuale în traficul internațional trebuie să fie disponibile;
- (vii) în scopul asigurării protecției mediului, facilitățile de recepție a deșeurilor și a gunoiului generat la bordul navelor trebuie să fie disponibile în porturile de importanță internațională;
- (viii) transbordarea eficientă a containerelor și a altor unități intermodale (lăzi mobile, semitrailere, vehicule rutiere de marfă etc.) trebuie asigurată și o capacitate suficientă pentru depozitarea intermediară a containerelor și echipamentul adecvat de manipulare a containerelor să fie disponibile;
- (ix) manipularea normală a containerelor trebuie să fie făcută economic, cu terminale specifice și adecvate transportului combinat;
- (x) în afara transbordării propriu-zise de containere (în principal cu macarale tip container având o capacitate de 15—20 unități pe oră), un mare număr de alte servicii trebuie oferite de aceste terminale. Aceste servicii pot include organizarea de transporturi de containere mai departe, stocarea unităților goale, ca și întreținerea și repararea containerelor avariate;
- (xi) pentru serviciile Ro—Ro trebuie să fie disponibile facilități speciale, cum sunt rampe de încărcare, dane speciale și zone de parcare;
- (xii) danele pentru navele fluviale utilizate în transportul combinat vor trebui să asigure o adâncime garantată de cel puțin 2,80 m, fiind de dorit ca aceasta să fie de 3,50 m, o lungime adecvată pentru primirea navelor cu lungime mai mare, de cel puțin 110 m, și o înălțime liberă sub poduri egală cu aceea a căilor navigabile cu care se conectează;
- (xiii) manipularea eficientă a încărcăturilor în terminale poate contribui substanțial la atingerea eficienței serviciilor de transport combinat internațional, în special dacă următoarele cerințe sunt îndeplinite:
  - perioada de la ultimul timp de acceptare a mărfurilor până la plecarea navelor și de la sosirea navelor până la începerea descărcării containerelor nu trebuie să depășească o oră, doar dacă dorința clienților în ceea ce privește timpul de acceptare sau dispunerea bunurilor poate fi realizată cu alte mijloace;
  - perioadele de așteptare pentru vehiculele rutiere care livrează sau colectează unități de încărcare trebuie să fie cât mai scurte posibil (20 de minute maximum).
 Aceste cerințe pot fi îndeplinite prin aranjament adecvat și prin dimensionarea diferitelor elemente ale terminalului de transbordare (vezi (viii));
- (xiv) zonele funcționale individuale ale terminalului sunt compuse dintr-un număr de componente de sistem. În scopul obținerii unui terminal de transbordare optim din toate punctele de vedere, este necesar să se asigure dimensiuni echilibrate pentru componentele sistemelor individuale, din moment ce eficiența terminalului este determinată de componentele cele mai slabe.

## TABELUL

## PRIVIND CLASIFICAREA CĂILOR NAVIGABILE EUROPENE DE IMPORTANȚĂ INTERNAȚIONALĂ PENTRU TRANSPORTUL COMBINAT\*)

Tipul căii navigabile interioare	Clasele căilor navigabile	Nave cu motor și barje				Convoaie împinse				Înălțimea minimă sub poduri <sup>2)</sup>	Simboluri grafice pe hartă		
		Tipul navei: Caracteristici generale				Tipul convoiului: Caracteristici generale							
		Destinație	Lungime maximă L(m)	Lățime maximă B(m)	Pescaj <sup>5)</sup> d(m)	Tonaaj T(t)	Lungime L(m)	Lățime B(m)	Pescaj <sup>5)</sup> d(m)			Tonaaj T(t)	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
DE IMPORTANȚĂ INTERNAȚIONALĂ	Vb	Vasele pentru Rin	95—110	11,4	2,50—2,80	1.500—3.000		172—185 <sup>1)</sup>	11,4	2,50—4,50	3.200—6.000	5,25 sau 7,00 sau 9,10 <sup>4)</sup>	
	Vla							95—110 <sup>1)</sup>	22,8	2,50—4,50	3.200—6.000	7,00 sau 9,10 <sup>4)</sup>	
	Vlb	3)	140	15,0	3,90			185—195 <sup>1)</sup>	22,8	2,50—4,50	6.400—12.000	7,00 sau 9,10 <sup>4)</sup>	
	Vlc							270—280 <sup>1)</sup> 195—200 <sup>1)</sup>	22,8 33,0—34,2 <sup>1)</sup>	2,50—4,50	9.600—18.000 9.600—18.000	9,10 <sup>4)</sup>	
	VII							275—285	33,0—34,2 <sup>1)</sup>	2,50—4,50	14.500—27.000	9,10 <sup>4)</sup>	

Această clasificare este conformă cu clasificarea din anexa nr. III la Acordul european pe principalele căi navigabile de importanță internațională (AGN) din 19 ianuarie 1996.

\*)Clasele I — Va nu sunt menționate, fiind de importanță regională sau nefiind relevante pentru transportul combinat.

Note la tabel:

- 1) Prima cifră ia în considerare situațiile existente, în timp ce a doua reprezintă atât dezvoltările ulterioare, cât și, în unele cazuri, situațiile existente.
- 2) Permite o distanță minimă liberă de 0,30 m între cel mai înalt punct al structurii navei sau încărcăturii acesteia și un pod.
- 3) Permite dezvoltările viitoare prevăzute în navigația Ro—Ro, containerizată și fluvio-maritimă.
- 4) Verificat pentru transportul containerizat:
  - 5,25 m pentru navele care transportă 2 rânduri de containere;
  - 7,00 m pentru navele care transportă 3 rânduri de containere;
  - 9,10 m pentru navele care transportă 4 rânduri de containere;
- 5) 50% din containere pot fi goale sau se utilizează balastul.
- 6) Valoarea pescajului pentru o anumită cale navigabilă interioară va fi determinată în conformitate cu condițiile locale.

Convoaiele compuse dintr-un număr mare de barje pot, de asemenea, să fie utilizate pe câteva secțiuni ale căilor navigabile de clasa VII. În acest caz, dimensiunile orizontale pot depăși valorile redată în tabel.

## GUVERNUL ROMÂNIEI

## ORDONANȚĂ

**pentru acceptarea de către România a Proiectului celui de-al 4-lea Amendament  
la Statutul Fondului Monetar Internațional, aprobat prin Rezoluția Consiliului Guvernatorilor  
nr. 52-4 din 23 septembrie 1997**

În temeiul prevederilor art. 107 alin. (1) și (3) din Constituția României, precum și ale art. 1 pct. 1 lit. o) din Legea nr. 148/1998 privind abilitarea Guvernului de a emite ordonanțe,

**Guvernul României** emite următoarea ordonanță:

Art. 1. — Se acceptă Proiectul celui de-al 4-lea Amendament la Statutul Fondului Monetar Internațional, aprobat prin Rezoluția Consiliului Guvernatorilor nr. 52-4 din 23 septembrie 1997 privind alocarea specială unică de drepturi speciale de tragere.

Art. 2. — Guvernul României este autorizat să notifice secretarului Fondului Monetar Internațional acceptarea de către România a Proiectului celui de-al 4-lea Amendament la Statutul Fondului Monetar Internațional.

PRIM-MINISTRU

**RADU VASILE**

Contrasemnează:

Ministrul finanțelor,

**Daniel Dăianu**

p. Guvernatorul Băncii Naționale a României,

**Emil Ghizari**

p. Ministrul afacerilor externe,

**Mihai Ungureanu,**

secretar de stat

București, 26 august 1998.

Nr. 92.

## PROIECTUL\*)

**celui de-al 4-lea Amendament la Statutul Fondului Monetar Internațional**

Guvernele, în numele cărora prezentul statut este semnat, convin cele ce urmează:

1. Textul articolului XV, secțiunea 1, se va modifica și va avea următorul cuprins:

„a) Pentru a răspunde necesității, dacă și atunci când este cazul, de a se suplimenta activele de rezervă existente, Fondul este autorizat să aloce drepturi speciale de tragere, în conformitate cu prevederile art. XVIII, membrilor

care sunt participanți la Departamentul drepturilor speciale de tragere.

b) În plus, Fondul va aloca drepturi speciale de tragere membrilor care sunt participanți la Departamentul drepturilor speciale de tragere în conformitate cu prevederile anexei M.“

*ANEXAM*

**ALOCARE UNICĂ SPECIALĂ DE DREPTURI SPECIALE DE TRAGERE**

1. Sub rezerva prevederilor de la pct. 4 de mai jos, fiecare membru care la data de 19 septembrie 1997 era participant la Departamentul drepturilor speciale de tragere va primi — în cea de-a 30-a zi următoare datei intrării în vigoare a celui de-al 4-lea amendament al acestui statut — o alocare de drepturi speciale de tragere într-o sumă care va face ca alocarea cumulată netă de drepturi speciale să fie egală cu 29,315788813% din cota existentă la 19 septembrie 1997, cu condiția ca pentru participanții ale căror cote nu au fost ajustate — așa cum s-a propus în

Rezoluția nr. 45-2 a Consiliului Guvernatorilor — calculele se vor face pe baza cotelor propuse în acea rezoluție.

2. a) Sub rezerva prevederilor de la pct. 4 de mai jos, fiecare țară care a devenit (devine) participant la Departamentul drepturilor speciale de tragere după data de 19 septembrie 1997, dar în decurs de 3 luni de la data de când a devenit membră a Fondului, va primi o alocație de drepturi speciale de tragere într-o sumă calculată în conformitate cu prevederile lit. b) și c) de mai jos, în cea de-a 30-a zi de la cea mai târzie din următoarele date:

\*)Traducere

(i) data la care noua țară membră a devenit participantă la Departamentul drepturilor speciale de tragere, sau (ii) data intrării în vigoare a celui de-al 4-lea amendament al acestui statut.

b) În scopurile prevăzute la lit. a) de mai sus, fiecare participant va primi o sumă de drepturi speciale de tragere, care va face ca alocarea cumulată netă a participantului să fie egală cu 29,315788813% din cota sa existentă la data la care membrul a devenit participant la Departamentul drepturilor speciale de tragere, procent ajustat astfel:

(i) în primul rând, prin multiplicarea lui 29,315788813% cu raportul dintre totalul cotelor participanților descriși la lit. c) de mai jos, calculat în conformitate cu prevederile pct. 1 de mai sus, și totalul cotelor participanților respectivi la data la care țara membră devine participantă la Departamentul drepturilor speciale de tragere, și

(ii) în al doilea rând, prin multiplicarea produsului de la pct. (i) de mai sus cu raportul dintre totalul sumei alocărilor cumulate nete de drepturi speciale de tragere primite în baza art. XVIII de către participanții descriși la lit. c) de mai jos la data la care țara membră devine participantă la Departamentul drepturilor speciale de tragere, la care se adaugă alocările primite de participanții respectivi în baza pct. 1 de mai sus, și totalul sumei alocărilor cumulate nete de drepturi speciale de tragere primite în baza art. XVIII de către participanții respectivi la data de 19 septembrie 1997, la care se adaugă alocările primite de participanții respectivi în baza pct. 1 de mai sus.

c) Pentru scopurile ajustărilor care urmează a fi făcute în conformitate cu prevederile lit. b) de mai sus, participanții la Departamentul drepturilor speciale de tragere vor fi membrii care la data de 19 septembrie 1997 sunt participanți și: (i) continuă să fie participanți la Departamentul drepturilor speciale de tragere la data la care țara membră devine participantă la Departamentul drepturilor speciale de tragere, și (ii) au primit toate alocările făcute de Fond după data de 19 septembrie 1997.

3. a) Sub rezerva prevederilor pct. 4 de mai jos, dacă Republica Federală a Iugoslaviei (Serbia și Muntenegru) succede în a fi membră a Fondului și participantă la Departamentul drepturilor speciale de tragere al fostei Republici Socialiste Federative a Iugoslaviei, în conformitate cu termenii și condițiile Deciziei Consiliului Executiv nr. 10.237 — (92/150), adoptată la 14 decembrie 1992, ea va primi o alocare de drepturi speciale de tragere într-o sumă calculată în conformitate cu prevederile lit. b) de mai jos, în cea de-a 30-a zi următoare celei mai întârziate date, și anume: (i) data la care Republica Federală a Iugoslaviei (Serbia și Muntenegru) devine succesoare a calității de

membru la Fond și în participarea la Departamentul drepturilor speciale de tragere, în conformitate cu termenii și condițiile Deciziei Consiliului Executiv nr. 10.237 — (92/150), sau (ii) data intrării în vigoare a celui de-al 4-lea amendament al acestui statut.

b) Pentru scopurile de la lit. a) de mai sus, Republica Federală a Iugoslaviei va primi o sumă de drepturi speciale de tragere care va face ca alocarea sa cumulată netă să fie egală cu 29,315788813% din cota propusă și, în baza paragrafului 3 c) al Deciziei Consiliului Executiv nr. 10.237 — (92/150), ajustată în conformitate cu prevederile pct. 2b) (ii) și, respectiv, lit. c) de mai sus, la data la care Republica Federală a Iugoslaviei (Serbia și Muntenegru) va fi îndreptățită la o alocare în baza prevederilor lit. a) de mai sus.

4. Fondul nu va aloca drepturi speciale de tragere în baza acestei anexe acelor participanți care notifică Fondului, în scris, înainte de data alocării, dorința lor de a nu primi alocarea.

5. a) Dacă, la data la care unui participant i se face o alocare în baza prevederilor pct. 1, 2 sau 3, participantul are obligații restante față de Fond, drepturile speciale de tragere astfel alocate vor fi depozitate și păstrate într-un cont de garanție blocat din cadrul Departamentului drepturilor speciale de tragere și vor fi eliberate participantului la data achitării tuturor obligațiilor sale restante față de Fond.

b) Drepturile speciale de tragere deținute în contul de garanție blocat nu sunt disponibile pentru nici un fel de utilizare și nu vor fi incluse în nici un calcul al alocărilor sau disponibilităților de drepturi speciale de tragere pentru scopurile statutului, cu excepția calculelor efectuate în baza acestei anexe. Dacă drepturile speciale de tragere alocate unui participant sunt deținute într-un cont de garanție blocat, atunci când participantul încetează participarea sa la Departamentul drepturilor speciale de tragere sau când se hotărăște să se lichideze Departamentul drepturilor speciale de tragere, aceste drepturi speciale de tragere vor fi anulate.

c) Pentru scopurile acestui paragraf, obligațiile restante către Fond constau din răscumpărări și dobânzi restante în contul de resurse generale, rate și dobânzi restante privind împrumuturile din contul special de plăți, dobânzi și taxe de administrare restante în Departamentul drepturilor speciale de tragere și angajamente restante față de Fond, în calitatea acestuia de mandatar.

d) Cu excepția prevederilor acestui paragraf, principiul separării între Departamentul general și Departamentul drepturilor speciale de tragere și caracterul necondiționat al drepturilor speciale de tragere ca active de rezervă va fi menținut.

**REZOLUȚIA F.M.I. Nr. 52-4 din 23 septembrie 1997  
privind alocarea specială unică de DST — Proiectul celui de-al 4-lea amendament la statut**

Având în vedere inițiativa adresată Consiliului directorilor executivi, de către Comitetul Interimar al Consiliului Guvernatorilor, de a propune un amendament la Statutul F.M.I., care să prevadă o alocare specială unică de DST pentru a permite tuturor participanților la Departamentul drepturilor speciale de tragere primirea unei părți echitabile de alocări cumulate de DST, și

având în vedere propunerea făcută de Consiliul Executiv pentru un astfel de amendament, precum și raportul, în această privință, pregătit de consiliu,

Consiliul Guvernatorilor, luând notă de numitul raport al Consiliului Executiv, hotărăște, prin prezenta, ca urmare, că:

1. Propunerile pentru modificări (Proiectul celui de-al 4-lea amendament), care sunt anexate la această rezoluție și urmează a fi încorporate în statut, sunt aprobate.

2. Secretarul Fondului este îndrumat de a întreba, prin scrisoare circulară, telegramă sau alte mijloace rapide de comunicare, pe toți membrii Fondului, dacă ei acceptă în conformitate cu prevederile art. XXVIII din statut Proiectul celui de-al 4-lea amendament.

3. Scrisoarea circulară, telegrama sau alt mijloc de comunicare ce urmează a se transmite tuturor membrilor, conform pct. 2 de mai sus, va specifica faptul că Proiectul celui de-la 4-lea amendament va intra în vigoare pentru toți membrii, la data la care Fondul va certifica, printr-o comunicare oficială adresată tuturor membrilor, că trei cincimi din numărul total al membrilor, având 85% din totalul puterii de vot, au acceptat modificările.

**GUVERNUL ROMÂNIEI**

**H O T Ă R Ă R E**

**privind alocarea unor sume din bugetul de stat pe anul 1998  
pentru execuția de lucrări în vederea înlăturării efectelor calamităților naturale  
produse în bazinul hidrografic Crișul Negru și afluenți în perioada mai—iunie 1998**

În temeiul art. 20 din Legea finanțelor publice nr. 72/1996,

**Guvernul României h o t ă r ă ș t e :**

Art. 1. — Se aprobă majorarea Fondului de intervenție la dispoziția Guvernului cu suma de 300 milioane lei din Fondul de rezervă bugetară la dispoziția Guvernului prevăzut în bugetul de stat pe anul 1998.

Art. 2. — Se aprobă majorarea cheltuielilor de capital prevăzute în bugetul Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului cu suma de 300 milioane lei din Fondul de intervenție la dispoziția Guvernului pe anul 1998 pentru înlăturarea efectelor calamităților naturale, amenajarea și consolidarea zonelor afectate de inundații din bazinul hidrografic Crișul Negru, județul Bihor, potrivit anexei care face parte integrantă din prezenta hotărâre.

Art. 3. — Elaborarea documentației tehnico-economice și contractarea execuției întregului volum de lucrări se fac de către beneficiar, Regia Autonomă „Apele Române“, prin încredințarea directă a proiectării și execuției, potrivit prevederilor art. 15.1 lit. b) din Regulamentul privind

procedurile de organizare a licitațiilor, prezentarea ofertelor și adjudecarea proiectării investițiilor publice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 727/1993, cu modificările ulterioare, și ale art. 16 lit. b), c) și j) din Ordonanța Guvernului nr. 12/1993 privind achizițiile publice, republicată.

Art. 4. — Până la elaborarea și aprobarea documentațiilor tehnico-economice, potrivit legii, se aprobă deschiderea finanțării și începerea execuției lucrărilor pe bază de liste de lucrări estimate cantitativ și valoric. Decontarea lucrărilor executate se va face pe baza situațiilor de lucrări executate, însușite de beneficiar.

Art. 5. — Ministerul Finanțelor este autorizat să introducă modificările corespunzătoare în bugetul de stat și în bugetul Ministerului Apelor, Pădurilor și Protecției Mediului pe anul 1998.

PRIM-MINISTRU  
**RADU VASILE**

Contrasemnează:

Ministrul apelor, pădurilor și protecției mediului,  
**Romică Tomescu**

Secretar de stat, șeful Departamentului  
pentru Administrație Publică Locală,

**Vlad Roșca**

Ministrul lucrărilor publice și amenajării teritoriului,

**Lászlo Borbély**

Ministrul finanțelor,

**Daniel Dăianu**

**CHELTUIELI ȘI OBIECTIVE**  
**pentru înlăturarea efectelor calamităților naturale produse**  
**în bazinul hidrografic Crișul Negru și afluenți, județul Bihor**

Nr. crt.	Denumirea obiectivului	Valoarea totală		Capacități
		(prețuri ianuarie 1998) — milioane lei —	Programul 1998 — milioane lei —	
0	1	2	3	4
1.	Amenajarea Râului Crișul Negru la Tăut—Șoimi—Beiuș	52.500	200	18 km dig; 6 km consolidare de mal
2.	Amenajarea Valea Roșie	12.000	50	3,5 km regularizare; 2,15 km consoli- dare de mal
3.	Amenajarea Valea Criș—Băița	7.000	50	14,5 km dig
TOTAL:		71.500	300	

**GUVERNUL ROMÂNIEI**

**H O T Ă R Ă R E**

**privind autorizarea efectuării unor operațiuni refuzate la viză**  
**de către controlul preventiv al Curții de Conturi**

În temeiul art. 25 din Legea nr. 94/1992 privind organizarea și funcționarea Curții de Conturi,

**Guvernul României h o t ă r ă ș t e :**

Articol unic. — Se autorizează efectuarea operațiunilor de plată prevăzute în Ordinul de plată nr. 1.383 din 30 iulie 1998 al Secretariatului General al Guvernului, în sumă de 36.580 mii lei, refuzate la controlul preventiv al Curții de Conturi prin Decizia nr. 103 din 10 august 1998 a Secției de control preventiv.

PRIM-MINISTRU  
**RADU VASILE**

Contrasemnează:

Secretarul general al Guvernului,  
**Radu Stroe**  
 Ministrul finanțelor,  
**Daniel Dăianu**

București, 28 august 1998.  
 Nr. 531.

**EDITOR: PARLAMENTUL ROMÂNIEI — CAMERA DEPUTAȚILOR**

Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, str. Izvor nr. 2–4, Palatul Parlamentului, sectorul 5, București,  
 cont nr. 30.98.12.301 B.C.R. — S.M.B.  
 Adresa pentru publicitate : Serviciul relații cu publicul și agenții economici, București,  
 Str. Blanduziei nr. 1, sectorul 2, telefon 211.57.30.  
 Tiparul : Regia Autonomă „Monitorul Oficial”, tel. 668.55.58 și 335.01.11/4028.