



www.remarx.ro

TRADUCERI DIN/ÎN ORICE LIMBĂ STRĂINĂ

Program de lucru: de luni până vineri de la orele 8.00 la orele 20.00

Str. M. Kogălniceanu nr.19
Bl. C 5, Etj. 5, Ap. 3
Clădirea Roland

Tel./Fax : 0268.32.71.73
Mob.: 0721.42.05.25

office@remarx.ro
roxana@remarx.ro

Traducere din limba engleză în limba română conform copiei



Protocolul privind Transportul Durabil la Convenția Cadru privind Protecția și Dezvoltarea Durabilă a Carpaților



Pagina 1 din 18

Acest document nu prezintă regim de legalizare.



PĂRȚILE PREZENTULUI PROTOCOL,

ÎN CONFORMITATE cu sarcinile ce le revin în baza Convenției-cadru privind protecția și dezvoltarea durabilă a Carpaților (Kiev, 2003), denumită în continuare „Convenția Carpatică”, de a elabora o politică cuprinzătoare de protecție și dezvoltarea durabilă a Carpaților;

ÎN CONFORMITATE cu obligațiile ce le revin în baza Articolului 8 din Convenția Carpatică;

CONȘTIENȚE că ecosistemele și peisajele din Carpați sunt extrem de fragile;

RECUNOSCÂND că funcționarea eficientă a sistemului de transport este crucială pentru calitatea vieții cetățenilor și că facilitează creșterea economică și crearea de locuri de muncă;

CONȘTIENȚE că dezvoltarea infrastructurii de transport și intensitatea crescândă a traficului poate cauza fragmentarea habitatelor și poate avea un impact semnificativ asupra ecosistemelor;

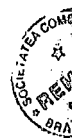
CONVINSE că populația locală trebuie să-și poată determina propria dezvoltare socială, culturală și economică și să ia parte la implementarea acesteia în cadrul instituțional existent;

CONȘTIENȚE că nu se acordă suficientă atenție sistemelor de transport prietenoase cu mediul și întăririi compatibilității și operabilității transnaționale a diferitelor mijloacelor de transport;

CONȘTIENȚE de faptul că, prin urmare, este necesară optimizarea sistemelor de transport în cauză prin consolidarea semnificativă a rețelei de transport atât în interiorul, cât și dincolo de Carpați, luând în considerare nevoile specifice de mediu ale regiunii carpatice;

RECUNOSCÂND că dezvoltarea transportului poate influența în mod semnificativ dezvoltarea regională și spațială;

RECUNOSCÂND că totalul costurilor de transport în raport cu societatea, inclusiv în materie de costuri de mediu, sociale și economice, nu sunt luate în considerare în totalitate și nici nu se reflectă în prețuri și în deciziile luate;



LUÂND NOTĂ de faptul că toate Părțile la Protocol sunt Părți la Convenția privind diversitatea biologică (Rio de Janeiro, 1992), Convenția privind conservarea vieții în sălbăcie și habitatele naturale (Berna, 1979), Convenția asupra zonelor umede de importanță internațională, în special ca habitat al păsărilor acvatice (Ramsar, 1971) și Convenția privind protecția patrimoniului mondial, cultural și natural (Paris, 1972);

REAMINTIND, în special, Declarația de la Rio (Rio, 1992), Declarația de la Johannesburg, Declarația privind dezvoltarea durabilă și planul de implementare a summitului mondial privind dezvoltarea durabilă (Johannesburg, 2002), documentul final Rio+20 „Viitorul pe care ni-l dorim” (Rio, 2012);

REAMINTIND alte convenții și acorduri relevante, în special Convenția privind conservarea speciilor migratoare de animale sălbatice (Bonn, 1979), Convenția europeană a peisajului (Florența, 2000), Convenția privind evaluarea impactului transfrontalier (Espoo 1991), Convenția privind accesul la informație, participarea publicului la luarea deciziilor și accesul la justiție în probleme de mediu (Arhus, 1998), Convenția privind aviația internațională civilă și anexele relevante (Chicago, 1944);

RECUNOSCÂND experiența acumulată în cadrul Convenției privind protecția Alpilor (Salzburg, 1991) și Protocolul aferent pentru transport și politica coordonată pentru transportul durabil;

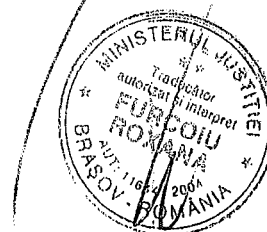
LUÂND ÎN CONSIDERARE cadrul juridic și politicile al Uniunii Europene privind transportul și mediul;

SUBLINIIND rolul transportului și al infrastructurii aferente din regiunea Carpatică în cadrul Strategiilor Uniunii Europene pentru Regiunea Mării Baltice și pentru Regiunea Dunării cu scopul de a asigura dezvoltarea coerentă a ambelor macroregiuni, inclusiv legăturile infrastructurale dintre acestea;

LUÂND ÎN CONSIDERARE atât rețeaua de autostrăzi (TEN) și căii ferate trans-europene (TER) a CEE-ONU, precum și dezvoltarea rețelei trans-europene de transport (TEN-T);

URMĂRIND asigurarea unei implementări mai eficiente a instrumentelor legale existente și AVÂND LA BAZĂ alte programe internaționale;

AU CONVENIT ASUPRA CELOR CE URMEAZĂ:



CAPITOLUL I OBIECTIVE, ACOPERIRE GEOGRAFICĂ ȘI DEFINIȚII

Articolul 1 *Obiective și principii generale*

1. În conformitate cu Articolul 8 din Convenția Carpatică, obiectivul Protocolului privind transportul durabil (denumit în continuare „Protocolul”) este acela de a spori și de a facilita cooperarea Părților în vederea dezvoltării transportului durabil de mărfuri și pasageri și a infrastructurii aferente în regiunea Carpaților pentru beneficiul generațiilor prezente și viitoare cu obiectivul de a contribui la dezvoltarea durabilă a regiunii, evitându-se, totodată, minimizarea și, după caz, diminuarea și compensarea impactului de mediu și socio-economic asupra dezvoltării transportului și infrastructurii aferente.
2. Pentru a atinge obiectivele de mai sus, Părțile vor coopera, în special, în ceea ce privește:
 - a) planificarea și dezvoltarea politicilor de transport durabil și infrastructură aferentă, care iau în considerare caracteristicile mediului montan;
 - b) dezvoltarea politicilor privind transportul multimodal durabil, care oferă beneficii socio-economice de mobilitate și acces la zonele urbane, rurale și izolate, precum și la destinațiile turistice din Carpați;
 - c) reducerea impactului negativ asupra sănătății umane și îmbunătățirea siguranței transportului;
 - d) evitarea fragmentării habitatelor naturale și semi-naturale cauzată de totalitatea mijloacelor de transport și de infrastructura aferentă, precum și menținerea și îmbunătățirea conectivității ecologice la nivel local, național și regional;
 - e) dezvoltarea și promovarea modelelor și sistemelor de transport prietenoase cu mediul, în special în zonele sensibile din punct de vedere ecologic;
 - f) reunirea planificării transportului durabil și a managementului traficului în Carpați, evitând supraîncărcarea capacității de tranzit de-a lungul Carpaților, atunci când este posibil;
 - g) asigurarea funcționalității infrastructurale a rețelei de transport;
 - h) îmbunătățirea sau întreținerea infrastructurii de transport în ceea ce privește eficiența, siguranța, siguranța pasagerilor și mobilitatea mărfurilor, precum și emisiile de gaze cu efect de seră

Articolul 2 *Delimitare geografică*

1. Prezentul Protocol se aplică regiunii carpatice (denumită în continuare „Carpați”), definită de Conferința Părților.

2. Fiecare Parte poate extinde aplicarea prezentului Protocol la părți adiționale ale teritoriului național în baza transmiterii unei declarații către Depozitar.

Articolul 3 Definiții

În sensul prezentului Protocol:

- a) „Conferința Părților” reprezintă Conferința Părților la Convenția Carpatică;
- b) „Conservarea” se referă la o serie de măsuri necesare pentru a menține habitatele naturale și populațiile de specii de faună și floră sălbatică într-o stare de conservare favorabilă;
- c) „Conectivitatea ecologică” se referă la legarea sau conectarea elementelor ecologice și de peisaj (habitate naturale și semi-naturale sau zone tampon, coridoare biologice) între ele, din punct de vedere al indivizilor, speciilor, populațiilor sau asocierii acestora, pe întreg stadiul de dezvoltare sau numai pentru o parte din acesta, la un moment dat sau pentru perioada necesară în vederea îmbunătățirii; accesului la terenuri și resurse pentru faună și floră
- d) „Transport prietenos cu mediul” se referă la transportul care limitează emisiile și deșeurile la capacitatea planetei de a le absorbi, utilizează resurse regenerabile la limita sau sub viteza de generare, limitează celelalte efecte asupra peisajelor și ecosistemelor, inclusiv fragmentarea habitatului și utilizează resurse neregenerabile la limita sau sub viteza de dezvoltare a substituenților regenerabili, în timp ce minimizează impactul asupra utilizării terenului și generării de zgomot;
- e) „Obiectivele de calitate a mediului” se referă la obiectivele utilizate pentru a descrie starea mediului care trebuie atinsă, ținând cont de impactul asupra ecosistemelor;
- f) „Costurile externe” se referă la situația în care un utilizator de transport fie nu achită în întregime costurile aferente activității sale de transport (inclusiv costurile de mediu, de aglomerație sau de accident) sau nu obține beneficii complete de pe urma acesteia;
- g) „Interoperabilitatea” se referă la posibilitatea mijloacelor de transport de a opera fără obstacole între rețelele naționale de transport;
- h) „Diversitatea peisagistică” se referă la varietatea peisajelor;
- i) „Transportul multimodal” se referă fie la transportul mărfurilor sau al pasagerilor, fie la transportul ambelor, prin utilizarea a două sau mai multe mijloace de transport;
- j) „Habitatul natural” se referă la zona terestră sau acvatică care se distinge prin caracteristicile geografice, abiotice și biotice unde un organism sau o populație poate apărea în mod natural;
- k) „Observator” se referă la un observator, așa cum este definit în Articolul 14 alineatul 5 din Convenția Carpatică;
- l) „Părțile” reprezintă Părțile la prezentul Protocol;



- m) „Publicul vizat” se referă la publicul afectat sau care ar putea fi afectat sau care este interesat de luarea deciziilor cu privire la mediu; în sensul acestei definiții, organizațiile nonguvernamentale care promovează orice aspect legat de protecția mediului și care întrunesc prevederile legislației naționale vor fi percepute ca având un interes;
- n) „Aria protejată” se referă la o zonă definită geografic care a fost desemnată și este administrată pentru a atinge obiectivele specifice de conservare;
- o) „Habitatul semi-natural” se referă la un habitat care a fost modificat și întreținut prin activități umane, dar care continuă să găzduiască specii care apar în zonă în mod natural;
- p) „Zona sensibilă” se referă la o zonă extrem de vulnerabilă ca urmare a propriilor caracteristici (condiționată de factori precum densitatea populației, topografia și biotopurile din zonă) și care este predispusă la un impact de mediu ridicat;
- q) „Organismul subsidiar” se referă la un organism subsidiar stabilit în conformitate cu Articolul 14 alineatul 2 (e) din Convenția Carpatică, care poate include grupuri de lucru tematice sau comitete;
- r) „Rețelele trans-europene” se referă la o infrastructură de transport de importanță europeană strategică, identificată fie de CEE-ONU prin rețeaua de autostrăzi (TEM) și căi ferate trans-europene (TER) sau prin rețeaua trans-europeană de transport (TEN-T);
- s) „Infrastructura de transport” se referă la toate rutele și instalațiile fixe necesare pentru circulația, siguranța și protecția mediului în toate modurile de transport.

CAPITOLUL II OBLIGAȚII GENERALE

Articolul 4

Integrarea obiectivelor de transport durabil și dezvoltarea infrastructurii de transport în Carpați

1. Părțile vor lua în considerare obiectivele prezentului Protocol în cadrul celorlalte politici și strategii, în special, dar fără a se limita la planificarea teritoriului și la gestionarea resurselor, la conservarea diversității biologice și peisagistice, la gestionarea apelor și bazinelor râurilor, la agricultură și silvicultură, turism, industrie și energie.

Părțile vor coopera în vederea integrării principiilor transportului durabil și a infrastructurii de turism în alte politici dezvoltate la nivel global, regional sau național care să fie avantajoase sau care să poată influența pozitiv conservarea și utilizarea durabilă a diversității biologice și peisagistice din Carpați, inclusiv producția, transferul și economisirea de energie, precum și turismul și recreerea.

Articolul 5

Participarea autorităților regionale și locale și a altor părți interesate

1. Părțile vor lua măsuri, respectând cadrul instituțional existent, pentru a facilita coordonarea și cooperarea dintre instituții, autorități regionale și locale interesate, cu scopul de a încuraja responsabilitatea comună, în special pentru dezvoltarea și intensificarea sinergiilor la momentul implementării politicilor destinate să promoveze transportul durabil și infrastructura aferentă.
2. Părțile vor lua măsuri pentru a facilita implicarea altor părți interesate precum comunitățile și publicul vizat în procesul de pregătire și implementare a acestor politici și măsuri.

Articolul 6

Cooperarea internațională

1. Părțile vor încuraja cooperarea activă dintre instituțiile și organizațiile competente la nivel internațional cu privire la promovarea transportului durabil și infrastructurii de transport în regiunea carpatică.
2. Părțile vor facilita cooperarea în regiunea carpatică dintre autoritățile regionale și locale, precum și alte părți interesate, spre exemplu comunitățile și publicul vizat de o parte și de alta a frontierelor, și vor căuta soluții la problemele comune la cel mai potrivit nivel.



CAPITOLUL III MĂSURI SPECIFICE

Articolul 7

Politici și strategii generale de transport

1. Fiecare Parte va lua în considerare obiectivele generale și principiile incluse în Articolul 1 din prezentul Protocol la momentul dezvoltării și implementării politicilor și strategiilor naționale.
2. În acest sens, în toate etapele fiecare Parte va defini și implementa, atunci când consideră de cuviință, obiectivele de calitate a mediului pentru a stabili sistemul de transport durabil în Carpați și va adopta măsurile necesare în vederea îndeplinirii acestor obiective.

Articolul 8

Rețelele infrastructurii de transport și conectivitatea acestora

1. Părțile vor lua în considerare eventualele rute alternative la momentul planificării și dezvoltării rețelelor infrastructurii de transport, asigurând funcționalitatea și compatibilitatea cu rețelele trans-europene la nivelul cel mai convenabil.
2. Fiecare Parte va lua măsuri pentru a îmbunătăți accesibilitatea și pentru a optimiza capacitatea rețelelor infrastructurii de transport la toate nivelurile.
3. Fiecare Parte va trata evitarea și/sau minimizarea impactului negativ socio-economic și de mediu ca o prioritate la momentul planificării infrastructurii de transport.
4. Fiecare Parte va ține seama de rețelele infrastructurii de transport și le va adapta la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor din zonă, luând în considerare:
 - a) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
 - b) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
 - c) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.
5. Așadar, fiecare Parte va efectua, după caz, evaluări strategice de mediu, evaluări ale impactului asupra mediului, precum și alte instrumente și evaluări.

Articolul 9

Transportul rutier

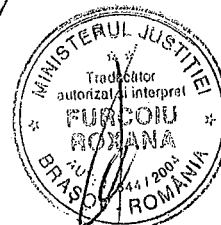
1. Părțile vor recunoaște importanța transportului rutier de mărfuri și pasageri, în special în ceea ce privește accesibilitatea în zonele izolate și destinațiile finale, precum și pentru dezvoltarea regiunii carpatice.

2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul rutier precum fragmentarea peisajelor și a așezărilor, mortalitatea cauzată animalelor de trafic, utilizarea terenurilor, pierderea habitatelor naturale sau semi-naturale, emisiile de gaze cu efect de seră, poluanți și zgomot, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.
3. Părțile vor lua întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului rutier durabil prin:
 - a) examinarea rețelelor de transport în vederea dezvoltării durabile, calității și utilizării adecvate;
 - b) minimizarea volumului de trafic care tranzitează zonele sensibile;
 - c) promovarea conectivității ecologice prin utilizarea de instrumente de planificare a teritoriului și a transportului, precum și a altor măsuri;
 - d) facilitarea accesului la energie și combustibili alternativi ca urmare a implementării standardelor internaționale aferente infrastructurii respective și furnizarea de informații privind localizarea și compatibilitatea infrastructurii pentru combustibil;
 - e) promovarea transportului în comun, inclusiv a transportului public;
 - f) optimizarea interfeței dintre transportul de marfă pe distanțe lungi și transportul de marfă „pe ultimul kilometru” pentru a limita livrările individuale, inclusiv prin optimizarea planificării și logisticii;
 - g) adoptarea măsurilor de scădere a mortalității animalelor cauzată de traficul;
 - h) respectarea peisajelor tradiționale;
 - i) minimizarea impactului negativ asupra sănătății publice a comunităților locale.

Articolul 10

Transportul feroviar

1. Părțile vor recunoaște:
 - a) importanța transportului feroviar de mărfuri și pasageri ca o componentă semnificativă a transportului multimodal și ca principala alternativă la transportul rutier în regiunea carpatică;
 - b) semnificația transportului feroviar de mărfuri și pasageri pentru dezvoltarea regiunii carpatice, inclusiv a turismului.
2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul feroviar precum moartea animalelor din cauza traficului, fragmentarea peisajelor și a așezărilor și emisiile de zgomot, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să contrabalanseze aceste efecte.
3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului feroviar durabil prin:



- a) optimizarea și modernizarea transportului feroviar, în special pentru fluxurile de mărfuri transfrontaliere și de pasageri;
- b) îmbunătățirea multimodalității prin îmbunătățirea logisticii și conexiunilor dintre diferitele moduri de transport;
- c) adoptarea de măsuri pentru a reduce mortalitatea animalelor cauzată de trafic;
- d) promovarea conectivității ecologice prin utilizarea de instrumente de planificare teritorială și a transportului, precum și a altor măsuri;
- e) adoptarea de măsuri pentru a transfera transportul de mărfuri și pasageri pe distanțe lungi pe calea ferată, în măsura în care acest lucru este posibil;
- f) întreținerea și îmbunătățirea rețelei de căi ferate.

Articolul 11 **Transportul pe apă**

1. Părțile vor recunoaște potențialul transportului pe apă:
 - a) în special ca parte a transportului multimodal;
 - b) pentru dezvoltarea regiunii carpatice, inclusiv a turismului.
2. Părțile, luând în considerare caracteristicile hidrologice, biologice și ecologice, precum și alte caracteristici ale bazinelor râurilor montane, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze impactul asupra bazinelor râurilor montane – în special, asupra zonelor umede și ecosistemelor de apă dulce – precum emisiile de poluanți și zgomot, distrugerea habitatelor naturale și semi-naturale, fragmentarea ecosistemelor râurilor.

Articolul 12 **Transportul aerian**

1. Părților vor recunoaște:
 - a) potențialul transportului aerian pentru dezvoltarea economică, în special pentru dezvoltarea turismului și accesibilitatea în zonele izolate;
 - b) importanța transportului aerian pentru transportul pe distanțe lungi;
 - c) necesitatea de a se concentra pe aeroporturile și aerodromurile existente.
2. Părțile, conștiente de impactul negativ specific cauzat de transportul aerian precum zgomotul și emisiile aeronavelor, precum și impactul asupra habitatelor naturale și semi-naturale și coridoarelor de migrație a păsărilor, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.
3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru a promova dezvoltarea transportului aerian durabil prin:

- a) optimizarea și îmbunătățirea infrastructurii de transport existente;
- b) îmbunătățirea conexiunilor multimodale din/spre aeroporturile din Carpați, cu accent pe transportul public;
- c) reducerea, pe cât posibil, a operării aeronavelor deasupra habitatelor naturale și semi-naturale și evitarea interceptării cu coridoarele de migrație a păsărilor .

Articolul 13

Transportul nemotorizat

1. Părțile vor recunoaște:

- a) beneficiile semnificative ale transportului nemotorizat, *inter alia* pentru sănătatea publică și pentru minimizarea impactului negativ asupra mediului;
- b) faptul că transportul nemotorizat reprezintă o resursă eficientă în termeni de costuri și întreținere a infrastructurii de transport, utilizării de spațiu și economisirii de energie;
- c) importanța crescândă a transportului nemotorizat, în special pentru turism și recreere.

2. Părțile, conștiente de potențialul impact negativ cauzat de transportul nemotorizat precum perturbarea faunei și florei în zonele sensibile, vor căuta să evite, să minimizeze și, după caz, să compenseze aceste efecte.

3. Părțile vor întreprinde acțiuni pentru promovarea transportului nemotorizat, în special a ciclismului și mersului pe jos prin dezvoltarea:

- a) unei infrastructuri de transport adecvate precum trotuare, trasee montane, drumuri verzi și rute pentru ciclism;
- b) conexiunilor intermodale care să integreze circulația pietonilor și a bicicletelor;
- c) acțiunilor de conștientizare și a unui sistem de informare.

Articolul 14

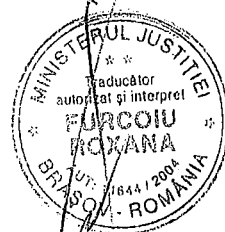
Sistemele de gestionare a traficului

1. Părțile vor recunoaște importanța sistemelor inteligente de gestionare a traficului pentru a elimina barierele de mobilitate existente în materie de optimizare a capacităților de transportul existente, de îmbunătățire a siguranței, de eficientizare a resurselor.

2. Fiecare Parte va lua în considerare în managementul traficului, ca un aspect prioritar, evitarea și/sau reducerea impactului negativ socio-economic și de mediu.

3. După caz, Părțile vor promova sistemele de gestionare a traficului care:

- a) asigură utilizarea optimă și în siguranță a infrastructurii de transport;
- b) integrează diferitele moduri de transport;



- c) utilizează potențialul transportului în comun;
 - d) permite interoperabilitatea și continuitatea serviciilor;
 - e) oferă informații în timp real privind călătoria și traficul și schimbul de date;
 - f) înglobează tehnologii spațiale;
 - g) reduce aglomerația;
 - h) înglobează gestionarea dinamică a parcarilor.
5. Fiecare Parte va ține seama de și va adapta managementul traficului la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor acestuia, luând în considerare:
- d) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
 - e) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
 - f) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.

Fiecare Parte va ține seama de și va adapta managementul traficului la nevoile specifice ale mediului montan și ale locuitorilor acestuia, luând în considerare:

- a) protejarea zonelor sensibile, în special a zonelor bogate în biodiversitate, a zonelor de conectivitate ecologică sau de importanță internațională pentru protejarea biodiversității și peisajelor;
- b) minimizarea poluării aerului și zgomotului;
- c) nevoile zonelor care prezintă o importanță deosebită pentru turism.

Articolul 15

Standarde de siguranță

1. Fiecare Parte va implementa și aplica standarde de siguranță pentru toate modurile de transport.
2. Fiecare Parte va adopta măsuri de remediere pe teritoriul său național pentru reconstrucția/reabilitarea secțiunilor de cale ferată și rutiere cu o rată ridicată de accidente.

Articolul 16

Costuri reale

1. După caz, Părțile vor aplica principiul „utilizatorul plătește” și „poluatorul plătește” pentru a acoperi costurile reale ale diferitelor moduri de transport.
2. În acest scop, Părțile sunt de acord:
 - a) să introducă un sistem de evaluare a costurilor infrastructurii de transport și a costurilor externe;
 - b) să introducă treptat un sistem de taxare specific transportului sub forma unor taxe pentru infrastructura de transport sau a costurilor externe.

CAPITOLUL IV IMPLEMENTARE, MONITORIZARE ȘI EVALUARE

Articolul 17 *Implementare*

1. Fiecare Parte va adopta măsurile legale și administrative adecvate pentru a asigura implementarea prevederilor prezentului Protocol și pentru a monitoriza eficiența acestor măsuri.
2. Fiecare Parte va explora posibilitățile de a sprijini, prin măsuri financiare, implementarea prevederilor prezentului Protocol.
3. Fiecare Parte va desemna o autoritate națională competentă responsabilă cu implementarea prezentului Protocol și va pune această informație la dispoziția celorlalte Părți. Autoritățile naționale respective vor fi responsabile pentru monitorizarea efectelor măsurilor menționate în alineatele 1 și 2 ale acestui Articol.
4. Conferința Părților va dezvolta și va adopta Planul strategic de acțiune în Carpați, care va susține implementarea prezentului Protocol.

Articolul 18 *Educare, informare și conștientizarea publicului*

1. Părțile vor promova educarea, informarea și creșterea conștientizării publicului cu privire la obiectivele, măsurile și implementarea prezentului Protocol.
2. Părțile vor asigura accesul publicului la informațiile legate de implementarea prezentului Protocol.

Articolul 19 *Reuniunea Părților*

1. Conferința Părților la Convenția Carpatică reprezintă totodată întrunirea Părților la prezentul Protocol.
2. Părțile la Convenția Carpatică ce nu sunt Părți la prezentul Protocol pot participa în calitate de observatori la Conferința Părților, care va avea rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol. Atunci când Conferința Părților reprezintă întrunirea Părților la prezentul protocol, deciziile potrivit prezentului Protocol pot fi luate doar de Părțile la acesta.
3. Atunci când Conferința Părților are rol de întrunire a Părților la prezentul Protocol, orice membru al biroului Conferinței Părților care este parte din Convenție dar, la momentul respectiv, nu este Parte a prezentului Protocol, va fi înlocuit de un membru ales de către și dintre Părțile prezentului Protocol.



4. Regulile de Procedură pentru Conferința Părților se vor aplica *mutatis mutandis* la întrunirea Părților, cu excepția cazului în care Conferința Părților care servește drept reuniune a Părților la prezentul Protocol va decide altfel prin consens.
5. Prima întrunire a Conferinței Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol va fi convocată de Secretariat împreună cu prima întâlnire a Conferinței Părților, programată pentru data ulterioară intrării în vigoare a prezentului Protocol. Întâlnirile ordinare ulterioare la Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol vor fi organizate odată cu întrunirile ordinare din cadrul Conferinței Părților, cu excepția cazului în care se decide altfel la Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol.
6. La Conferința Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol se vor lua, conform mandatului, deciziile necesare pentru promovarea implementării efective a Protocolului. Aceasta va îndeplini funcțiile desemnate în baza prezentului Protocol și:
 - a) va face recomandări cu privire la orice chestiune necesară pentru implementarea prezentului Protocol;
 - b) va stabili organismele subsidiare considerate a fi necesare pentru implementarea prezentului Protocol;
 - c) va analiza și va adopta, după caz, amendamentele la prezentul Protocol, considerate a fi necesare pentru implementarea prezentului Protocol; și
 - d) va exercita orice alte funcții necesare pentru implementarea prezentului Protocol.

Articolul 20

Secretariat

1. Secretariatul stabilit în baza Articolul 15 din Convenția Carpatică va servi de Secretariat și pentru prezentul Protocol.
2. Articolul 15, alineatul 2 din Convenția Carpatică cu privire la funcțiile Secretariatului se va aplica *mutatis mutandis* și prezentului Protocol.

Articolul 21

Organisme subsidiare

1. Oricare organism subsidiar constituit prin sau în baza Convenției Carpatice, prin decizia Conferinței Părților cu rol de reuniune a Părților la prezentul Protocol, poate deservi Protocolul, situație în care în cadrul reuniunii părților se va specifica ce funcții va exercita organismul respectiv.
2. Părțile la Convenția Carpatică ce nu au devenit părți la prezentul Protocol pot participa în calitate de observatori în cadrul reuniunilor acestor organisme subsidiare. Atunci când un organism subsidiar al Convenției Carpatice are rol de organism subsidiar la

prezentul Protocol, deciziile adoptate în baza Protocolului vor fi luate doar de către Părțile la Protocol.

3. Atunci când un organism subsidiar al Convenției Carpatice își exercită funcțiile cu privire la chestiunile legate de prezentul Protocol, orice membru al biroului aparținând organismului subsidiar respectiv care reprezintă una dintre Părțile Convenției Carpatice dar, la momentul respectiv, nu este Parte a Protocolului, va fi înlocuit cu un membru ales de către și dintre Părțile la prezentul Protocol.

Articolul 22

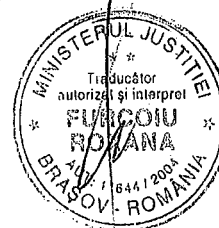
Monitorizarea respectării obligațiilor

1. Părțile vor raporta în mod regulat către Conferința Părților măsurile legate de prezentul Protocol și rezultatele măsurilor adoptate. În cadrul Conferinței Părților se va stabili intervalul și formatul în care trebuie transmise aceste rapoarte.
2. Observatorii pot prezenta orice informație sau raport privind implementarea și respectarea prevederilor prezentului Protocol la Conferința Părților și/sau Comitetului de Implementare a Convenției Carpatice (denumit în continuare „Comitetul de Implementare”).
3. Comitetul de Implementare va colecta, evalua și analiza informațiile relevante cu privire la implementarea prezentului Protocol și va monitoriza respectarea prevederilor prezentului Protocol de către Părți.
4. Comitetul de Implementare va prezenta Conferinței Părților recomandări pentru implementare și măsurile necesare pentru respectarea prezentului Protocol.
5. Conferința Părților va adopta sau recomanda măsurile necesare.

Articolul 23

Evaluarea eficacității prevederilor

1. Părțile vor examina și evalua cu regularitate eficacitatea prevederilor prezentului Protocol. Conferința Părților poate lua în considerare, după caz, adoptarea amendamentelor corespunzătoare la prezentul Protocol pentru atingerea obiectivelor.
2. Părțile vor facilita implicarea autorităților locale și a altor părți interesate în proces, în baza alineatului 1.



CAPITOLUL V DISPOZIȚII FINALE

Articolul 24

Legăturile dintre Convenția Carpatică și prezentul Protocol

1. Prezentul Protocol reprezintă un Protocol la Convenția Carpatică în sensul Articolului 2 alineatul 3 al acesteia și al altor articole relevante ale Convenției Carpatice.
2. Prevederile Articolelor 19, 20, 21 alineatele 2-4 și cele ale Articolului 22 din Convenția Carpatică cu privire la intrarea în vigoare, modificarea sau retragerea din prezentul Protocol și soluționarea diferendelor se va aplica *mutatis mutandis* prezentului Protocol. Numai o Parte semnatară a Convenției Carpatice poate deveni Parte la prezentul Protocol.

Articolul 25

Rezerve

Nu pot fi formulate rezerve cu privire la prezentul Protocol.

Articolul 26

Depozitar

Depozitarul prezentului Protocol este Guvernul Ucrainei.

Articolul 27

Notificări

Referitor la prezentul Protocol, Depozitarul va notifica fiecare Parte cu privire la:

- a) orice semnătură;
- b) depunerea oricărui instrument de ratificare, acceptare sau aprobare;
- c) orice dată de intrare în vigoare;
- d) orice declarație a Părților contractante sau semnatare;
- e) orice denunțare notificată de una dintre Părți, inclusiv data la care intră în vigoare.

Articolul 29

Semnarea

1. Prezentul Protocol va fi deschis pentru semnare la Depozitar începând de la 26 septembrie 2014 până la 26 septembrie 2015.



2. Pentru Părțile care își exprimă mai târziu consimțământul de a se supune obligațiilor prevăzute în prezentului Protocol, prezentul Protocol va intra în vigoare în a nouăzecia zi de la data depunerii instrumentului de ratificare. După intrarea în vigoare a unui amendament la prezentul Protocol, orice nouă Parte la Protocolul în cauză va deveni Parte la Protocol, astfel cum a fost modificat.



Încheiat la Mikulov la data de 26 septembrie 2014 într-un exemplar original în limba engleză.

Originalul Protocolului va fi depus la Depozitar, care va distribui copii legalizate fiecărei Părți.

Drept care, subsemnații, autorizați în mod corespunzător, au semnat prezentul Protocol

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Republicii Cehe

În numele Guvernului Ungariei

În numele Guvernului Republicii Polone

În numele Guvernului României

**semnătură ilizibilă*

**scris de mână: Conform declarației anexate*

În numele Guvernului Republicii Serbia

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Republicii Slovace

**semnătură ilizibilă*

În numele Guvernului Ucrainei



Subsemnata ROXANA FURCOIU, traducător autorizat, pentru limbile engleză, italiană, spaniolă și germană, cu autorizația Nr. 11644/2010 de Ministerul Justiției, certific exactitatea prezentei traduceri și conformitatea ei cu textul înscrisului văzut de mine.

Traducător
ROXANA FURCOIU

