

ПРЕВОД

**ПРОТОКОЛ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ НА АЛПИЙСКАТА КОНВЕНЦИЯ ОТ 1991 Г. В ОБЛАСТТА НА
ТРАНСПОРТА****Протокол за транспорта**

ФЕДЕРАЛНА РЕПУБЛИКА ГЕРМАНИЯ,

ФРЕНСКАТА РЕПУБЛИКА,

ИТАЛИАНСКАТА РЕПУБЛИКА,

КНЯЖЕСТВО ЛИХТЕНЩАЙН,

КНЯЖЕСТВО МОНАКО,

РЕПУБЛИКА АВСТРИЯ,

КОНФЕДЕРАЦИЯ ШВЕЙЦАРИЯ,

РЕПУБЛИКА СЛОВЕНИЯ,

и

ЕВРОПЕЙСКАТА ОБЩНОСТ,

В съответствие със своята задача, произтичаща от Конвенцията за опазване на Алпите (Алпийската конвенция) от 7 ноември 1991 г., за следване на широкообхватна политика, насочена към опазването и устойчивото развитие на алпийския регион;

В изпълнение на своите задължения по член 2, параграфи 2 и 3 от Алпийската конвенция;

Със съзнанието, че екосистемите и ландшафтът на алпийския регион са особено чувствителни, че е възможно неговите географски и топографски условия да доведат до увеличаване на замърсяването и шума, както и че регионът притежава уникални природни ресурси и уникално културно наследство;

Със съзнанието, че без подходящи мерки транспортът и причинените от него екологични щети ще продължат да се увеличават поради продължаващата интеграция на пазарите, социално-икономическото развитие и дейностите, свързани с прекарване на свободното време;

С убеждението, че местното население трябва да може само да определя планове си за социално, културно и икономическо развитие и да взема участие в осъществяването им в съществуващата институционална рамка;

Със съзнанието, че транспортът оказва въздействие върху околната среда и че екологичните щети, които причинява, имат нарастващи отрицателни последствия и носят рискове за екологията, здравето и безопасността, и че към тях е нужен общ подход;

Със съзнанието, че са необходими засилени мерки за безопасност при транспортирането на опасни материали;

Със съзнанието, че е необходимо да се предприемат широкообхватни действия за наблюдение, изследване и предоставяне на информация и консултация, за да се установят връзките между транспорта, здравеопазването, околната среда и икономическото развитие, както и да се демонстрира нуждата от намаляване на екологичните щети;

Със съзнанието, че в алпийския регион транспортната политика, основана на принципите на устойчивост, е в интерес както на алпийското, така и на неалпийското население, както и че е необходимо алпийските региони да се съхранят едновременно като местообитание и природен и икономически регион;

Със съзнанието, че от една страна, съществуващият потенциал на видовете транспорт не се използва в достатъчна степен и че от друга страна, не се взема достатъчно предвид значението на инфраструктурите за по-екологични транспортни системи (като железопътния транспорт, вътрешноводния и морския транспорт и комбинирания транспорт) или на транснационалната съвместимост и управление на различните транспортни средства, както и че по тази причина е необходимо тези транспортни системи да се оптимизират посредством значително укрепване на мрежите във и извън алпийския регион;

Със съзнанието, че решенията по регионалното планиране и икономическите политики, които се вземат във и извън алпийския регион, имат значително въздействие върху развитието на алпийския транспорт;

В желанието си да допринесат решително за устойчивото развитие и повишаването на качеството на живот чрез намаляване на обема на трафика, по-екологично управление на транспорта и повишаване на ефективността и ефикасността на съществуващите транспортни системи;

Убедени, че е необходимо да се намери баланс между икономическите интереси, социалните нужди и екологичните изисквания;

Като спазват надлежно двустранните и многостранните конвенции, сключени между договарящите страни и Европейската общност, по-специално в областта на транспорта;

Убедени, че определени проблеми могат да бъдат решени единствено в трансгранична рамка и че изискват съвместни мерки от страна на алпийските държави,

СЕ СПОРАЗУМЯХА ЗА СЛЕДНОТО:

ГЛАВА I

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Член 1

Цели

1. Договарящите страни се ангажират да провеждат устойчива транспортна политика, която:

- а) да намали отрицателните последици и рискове, произтичащи от вътрешноалпийския и трансалпийския транспорт, доколкото, че да не вреди на хората, флората и фауната, както и на тяхната среда и местообитания, *inter alia*, като се прехвърли повече трафик, особено товарен, към железниците, по-специално чрез създаване на подходяща инфраструктура и стимули съобразно пазарните принципи;
- б) да допринесе за устойчивото развитие на местообитанията и икономическите области като основни предпоставки за самото съществуване на хората, населяващи алпийския регион, чрез осъществяване на транспортна политика, обхващаща всички видове транспорт и хармонизирана между различните договарящи страни;
- в) да подпомогне да се намали или ограничи, доколкото е възможно, всяко въздействие, което би могло да изложи на опасност ролята и природните ресурси на алпийския регион и опазването на неговите природни и културни пейзажи, чиято значимост надхвърля алпийските граници, и което би могло да застраши запазването на тази все още непокътната в голямата си част територия;
- г) да гарантира движението на алпийския и трансалпийския транспорт на икономически поносима цена чрез увеличаване на ефикасността на транспортните системи и насърчаване на

видовете транспорт, които са най-екологични и най-икономични от гледна точка на природните ресурси;

- д) да гарантира лоялната конкуренция между видовете транспорт.

2. Договарящите страни се задължават да развиват транспортния сектор, като прилагат принципа на вземане на предпазителни мерки, принципа на предотвратяване и принципа „замърсителят плаща“.

Член 2

Определения

За целите на настоящия протокол:

„Трансалпийски транспорт“ е транспорт, състоящ се от пътувания, чиято начална и крайна точка е извън алпийския регион.

„Вътрешноалпийски транспорт“ е транспорт, състоящ се от пътувания, чиято начална и крайна точка е в алпийския регион (вътрешен транспорт), както и транспорт, състоящ се от пътувания, чиято начална или крайна точка е в алпийския регион.

„Поносими отрицателни последици и рискове“ са отрицателни последици и рискове, които се определят чрез оценка на въздействието върху околната среда и анализ на риска, с цел да се сложи край на всяко по-нататъшно увеличаване на отрицателните последици и рискове, както и, при необходимост, същите да бъдат намалени чрез подходящи мерки, както в случаи на ново строителство, така и при съществуваща инфраструктура, които имат значително въздействие върху земята.

„Външни разходи“ са разходи, които не се поемат от потребителя на стоки или услуги. Те включват разходи по инфраструктурата, когато използването ѝ е безплатно, разходите, произтичащи от замърсяването на околната среда и шума, както и разходите от щети, причинени на хора или имущество от транспорта.

„Ново мащабно строителство, промени или големи разширения на съществуващи транспортни инфраструктури“ са инфраструктурни проекти с последствия, които подлежат на оценка на въздействието върху околната среда в съответствие с националното законодателство в областта на оценката на въздействието или с действащите международни конвенции.

„Пътища с голям капацитет“ са магистрали и пътища с две или повече ленти, без пресечки, или всеки път, чийто трафик има въздействие върху околната среда, подобно на въздействието на магистралите.

„Цели за качество на околната среда“ са цели, описващи степента на качество на околната среда, която трябва да се постигне, при надлежно съобразяване с последствията за екосистемите. Те определят критерии за качество (които могат да бъдат актуализирани) за опазването на природното и културното наследство от материална, географска и времева гледна точка.

„Стандарти за качество на околната среда“ са специфични стандарти, които позволяват постигането на целите за качество на околната среда. Те определят целите, приложими към определени параметри, процедурите за измерване и общите изисквания.

„Индикатори за качество на околната среда“ са индикатори, които позволяват измерване или оценка на настоящото състояние на екологичните щети, както и предсказване на евентуални промени.

„Принципът на вземане на предпазителни мерки“ е принцип, според който мерките, предназначени за избягване, контрол или намаляване на сериозни или необратими последствия върху здравето и околната среда, не следва да бъдат отлагани с аргумента, че научните изследвания все още не са доказали категорично съществуването на причинно-следствена връзка между съответните вещества и тяхната потенциална опасност за здравето и околната среда.

„Принципът замърсителят плаща“, включително поемането на отговорност за причинените последствия, е принцип, според който разходите за предотвратяване, контрол и намаляване на екологичните щети и за възстановяване на околната среда до приемливо състояние следва да бъдат заплатени от замърсителите. Последните следва, доколкото е възможно, да заплатят цялата стойност на въздействието на транспорта върху здравето и околната среда.

„Проучване за целесъобразност“ е изследване в съответствие с националните разпоредби по време на планирането на ново мащабно строителство, промени или значителни разширения

на съществуващите транспортни инфраструктури, на целесъобразността на проектите от гледна точка както на транспортната политика, така и на икономическото им, екологично и социално-културно въздействие.

Член 3

Устойчив транспорт и мобилност

1. С оглед да дадат възможност на транспорта да се развива по устойчив начин, договарящите страни се задължават да ограничават чрез съгласувана транспортна и екологична политика породените от транспорта отрицателни последствия и рискове, като вземат предвид:

а) значимостта на околната среда, с цел:

аа) използването на природни ресурси да се намали, доколкото е възможно, до степен, която не надвишава тяхната естествена способност да се възстановяват;

бб) вредните емисии да се намалят до степен, която не нарушава абсорбиционния капацитет на съответната околна среда;

вв) емисията на вещества в околната среда да се ограничи, за да се избегне нарушаването на екологичните структури и техните природни цикли.

б) нуждите на населението, с цел:

аа) да се позволи достъпът на хора, работна ръка, стоки и услуги, като същевременно ефективно се защитава околната среда, пести се енергия и пространство и се задоволяват основните нужди на населението;

бб) да се избягва застрашаването на човешкото здраве и да се намали рискът от екологични катастрофи, както и броят и сериозността на инцидентите.

в) значимостта на икономическите критерии, с цел:

аа) да се повиши рентабилността на транспортния сектор и да се включат външните разходи;

бб) да се насърчава оптималното използване на съществуващите инфраструктури;

вв) да се увеличи заетостта в предприятията, които работят добре в различните сектори на икономиката.

г) необходимостта да се вземат засилени мерки срещу шума поради специфичната топография на Алпите.

2. В съответствие с действащото национално и международно законодателство договарящите страни се задължават да развиват национални, регионални и местни стратегии, цели и мерки, които:

- а) да вземат предвид различните екологични, икономически и социално-културни данни и различните нужди;
- б) да позволяват намаляването на екологичните щети, причинени от транспорта, като създават икономически инструменти, съчетани с мерки за регионално планиране и планиране в областта на транспорта.

Член 4

Вземане предвид на целите в други политики

1. Договарящите страни се задължават да вземат предвид целите на настоящия протокол в други свои политики.
2. Договарящите страни се задължават да предвиждат и оценяват последствията от други политики, стратегии и концепции, които се изпълняват извън областта на транспорта.

Член 5

Участие на регионалните и местните органи

1. Договарящите страни насърчават международното сътрудничество между компетентните институции, за да се намерят най-добрите трансгранични решения и да се постигнат споразумения по хармонизирани решения.
2. Всяка договаряща страна определя, в границите на своята институционална рамка, най-подходящото ниво на координация и сътрудничество между пряко заинтересованите институции и регионални органи, за да насърчава солидарността при поемане на отговорност, по-специално, за да използва и развива единството при изпълнение на транспортните политики и производите от тях мерки.
3. Пряко заинтересованите регионални и местни органи са страни по различните етапи на подготовка и изпълнение на тези политики и мерки в границите на техните компетенции и на съществуващата институционална рамка.

Член 6

Засилени национални разпоредби

С цел да се опази екологично чувствителният алпийски регион и без да се засягат действащите международни конвенции, договарящите страни могат да вземат мерки, отиващи отвъд предвидените в настоящия протокол, поради особени ситуации,

свързани с техни природни области, или по причини, свързани с общественото здраве, безопасност или опазване на околната среда.

ГЛАВА II

СПЕЦИФИЧНИ МЕРКИ

А) СТРАТЕГИИ, КОНЦЕПЦИИ, ПРОЕКТИ

Член 7

Обща стратегия в областта на транспортната политика

1. С оглед да се гарантира устойчивост, договарящите страни се задължават да насърчават рационалното безопасно управление на транспорта, по-специално чрез хармонизирани трансгранични мрежи, с цел:

- а) да се гарантира добра координация между различните видове транспорт и транспортни средства, както и да се насърчава интермодалността;
 - б) да се оптимизира използването на съществуващите транспортни системи и инфраструктури в Алпите, включително използването на електронно предаване на данни, като външните и инфраструктурните разходи се поемат от замърсителите, доколкото е възможно в съответствие с нанесените щети;
 - в) да се насърчава, чрез мерки за структурно и регионално планиране, прехвърлянето на транспорта на хора и стоки към по-екологични транспортни средства и към интермодални транспортни системи;
 - г) да се подпомага намаляването на обема на трафика.
2. Договарящите страни се задължават да вземат необходимите мерки за гарантиране във възможно най-голяма степен на:
- а) опазването на комуникационните пътища срещу природни опасности;
 - б) опазването на хората и околната среда в особено засегнати от транспорта области;

- в) постепенното намаляване на емисиите на вредни вещества и шум от всички видове транспорт, включително чрез използването на най-добрите налични технологии;
- г) по-голяма безопасност на транспорта.

Член 8

Оценка и процедура на междуправителствена консултация

1. В случай на ново мащабно строителство, промени или големи удължавания на съществуващата транспортна инфраструктура договарящите страни се задължават да направят проучвания за целесъобразност, оценка на въздействието върху околната среда и анализи на риска, както и да направят оценка на резултатите в светлината на целите на настоящия протокол.

2. Планирането на транспортната инфраструктура в Алпите трябва да бъде осъществено по координиран и съгласуван начин. В случай на проект със значително трансгранично въздействие всяка договаряща страна се задължава да проведе, най-късно след представянето на проучванията, съвместни консултации с другите заинтересовани договарящи страни. С настоящите разпоредби не се засяга правото на всяка договаряща страна да строи транспортна инфраструктура, проектът за която е в съответствие с нейния вътрешен правен ред по време на приемането на настоящия протокол или необходимостта от която е установена в съответствие със закона.

3. Договарящите страни насърчават нарастващото съобразяване на транспортната политика с екологичното управление на предприятията в техните държави.

б) ТЕХНИЧЕСКИ МЕРКИ

Член 9

Обществен транспорт

С цел да се запази и подобри структурата на местообитанието и икономическата организация на Алпите, както и привлекателността на региона за почивки и туристически цели по устойчив начин, договарящите страни се задължават да насърчават създаването и развитието на достъпни екологично приспособени системи на обществен транспорт.

Член 10

Железопътен, вътрешноводен и морски транспорт

1. С цел да се използва по-добре специфичната способност на железниците да отговарят на изискванията на транспорта на дълги разстояния, както и използването на железопътната мрежа за икономическа дейност и туризъм в Алпите, договарящите страни насърчават, в границите на своите компетенции:

- а) подобряването на железопътната инфраструктура чрез строителство и развитие на големи трансалпийски железопътни пътища, включително свързването на пътища и подходящи терминали;
- б) допълнителната оптимизация на железопътните предприятия и тяхната модернизация, по-специално за трансграничния транспорт;

в) приемането на мерки за прехвърляне на транспорта на далечни разстояния на хора и стоки към железниците и по-нататъшното хармонизиране на таксите за ползване на транспортната инфраструктура;

г) интермодални транспортни системи и по-нататъшно развитие на железопътния транспорт;

д) увеличаване на използването на железниците и създаване на насочено към потребителите единство между транспорта на пътищи на дълги разстояния, регионалния и местния транспорт.

2. С цел намаляване на обема на преминаване на стоки, превозвани по суша, договарящите страни насърчават усилията за увеличаване на използването на вътрешноводния и морския транспорт.

Член 11

Шосеен транспорт

1. Договарящите страни се въздържат от строителство на нови пътища с голям капацитет за трансалпийски транспорт.

2. Могат да бъдат изготвяни проекти за пътища с голям капацитет за вътрешноалпийски транспорт, при условие че:

- а) целите, посочени в член 2, параграф 2, буква й) от Алпийската конвенция могат да бъдат постигнати чрез целесъобразни предохранителни и компенсаторни мерки, определени в оценката на въздействието върху околната среда;
- б) изискванията на транспорта не могат да бъдат изпълнени чрез по-добро използване на съществуващия пътен и железопътен капацитет, чрез удължаване или строителство на нови железопътни линии и на вътрешноводна и морска транспортна инфраструктура, чрез подобряване на комбинирания транспорт или чрез други мерки по организацията на транспорта;

в) резултатите от проучването за целесъобразност показват, че проектът е икономически перспективен, рисковете са ограничени и резултатът от оценката на въздействието върху околната среда е положителен;

г) регионалното планиране и/или програми и устойчиво развитие са взети предвид.

3. Все пак, с оглед на географските особености и специфичната организация на алпийския регион, който невиняги може да бъде ефективно обслужван единствено от обществен транспорт, договарящите страни признават необходимостта от създаване и запазване в отдалечените области на достатъчна транспортна инфраструктура за функционирането на частния транспорт.

Член 12**Въздушен транспорт**

1. Договарящите страни се задължават да намалят, доколкото е възможно, екологичните щети, причинени от въздушния транспорт, включително шума от въздухоплавателните средства, без да ги прехвърлят на други региони. Като вземат предвид целите на настоящия протокол, те полагат усилия за ограничаването или, когато е целесъобразно, забраняват спусканията от въздуха на места, различни от летища. С цел опазването на дивата фауна договарящите страни вземат мерки за налагането на времеви и пространствени ограничения за бездвигателен въздушен транспорт за прекарване на свободното време.

2. Договарящите страни се задължават да подобрят системите на обществен транспорт, които да свързват летищата около Алпите с различните алпийски региони, за да може да бъде задоволено търсенето на превоз, без допълнително да се причиняват вреди на околната среда. В този контекст договарящите страни ограничават, доколкото е възможно, строителството на нови летища, както и всяко значително разширяване на съществуващите летища в Алпите.

Член 13**Туристически съоръжения**

1. Договарящите страни се задължават да извършат оценка, в светлината на целите на настоящия протокол, на въздействието на транспорта върху новите туристически съоръжения и при необходимост да вземат предпазителни или компенсаторни мерки, за да изпълнят целите на настоящия или други протоколи. В този случай общественят транспорт има приоритет.

2. Договарящите страни подкрепят създаването и запазването на области с ненатоварен трафик и области без трафик, изключването на автомобилите от някои туристически места и мерките за насърчаване на туристите да не пристигат със или да не използват автомобили.

Член 14**Реални разходи**

В опита си да повлияят на оптимизирането на транспортните маршрути, като се вземат предвид в по-голяма степен реалните разходи от различните видове транспорт, договарящите страни се съгласяват да прилагат принципа „замърсителят плаща“ и да подкрепят създаването и използването на система за изчисляване на инфраструктурните и външните разходи. За тази цел трябва постепенно да се въведат специфични за транспорта системи на таксуване за покриването на тези реални разходи по справедлив начин, както и да се:

- а) насърчава използването на най-екологичните начини и средства за транспорт;
- б) постигне по-балансирано използване на транспортната инфраструктура;
- в) предоставят стимули за създаване на повече възможности за намаляване на екологичните и социално-икономическите

разходи чрез мерки за структурно и регионално планиране, които имат въздействие върху транспорта.

В) МОНИТОРИНГ И КОНТРОЛ**Член 15****Предлагане и използване на транспортната инфраструктура**

1. Договарящите страни се задължават да регистрират в референтен документ и периодично да актуализират сведения за състоянието, развитието и използването или подобряването на транспортната инфраструктура с голям капацитет и на транспортните системи, както и за намаляването на екологичните щети. За тази цел те използват една и съща форма на представяне.

2. Въз основа на гореспоменатия референтен документ договарящите се страни обсъждат степента, до която изпълнителните мерки са допринесли за постигането и допълнителното развитие на целите на Алпийската конвенция и особено на настоящия протокол.

Член 16**Цели за качество на околната среда, стандарти и индикатори**

1. Договарящите страни определят и работят за постигане на цели за качество на околната среда при създаване на устойчиви средства за транспорт.

2. Те се споразумяват за необходимостта от подходящи стандарти и индикатори за специфичните изисквания на алпийския регион.

3. Прилагането на тези стандарти и индикатори има за цел измерване на промените, които засягат околната среда и здравето поради вреди, причинени от транспорта.

ГЛАВА III**КООРДИНАЦИЯ, ИЗСЛЕДВАНИЯ, ОБУЧЕНИЕ, ИНФОРМАЦИЯ****Член 17****Координация и информация**

Договарящите страни се споразумяват да провеждат общи заседания, когато е необходимо, с цел да:

- а) направят оценка на въздействието на мерките, предприети по силата на настоящия протокол;
- б) се консултират помежду си преди всяко важно решение в областта на транспортната политика, което е вероятно да има въздействие върху другите договарящи страни;
- в) насърчават обмена на информация относно изпълнението на настоящия протокол, като дават приоритет на използването на съществуващите информационни системи;

- г) постигат споразумение преди всяко важно решение в областта на транспортната политика, по-специално, за да го направят част от хармонизираната трансгранична политика по регионално планиране.

Член 18

Изследвания и наблюдения

1. Договарящите страни си сътрудничат тясно при насърчаването и хармонизирането на изследванията и систематичните наблюдения на взаимодействието между транспорта и околната среда в Алпите, както и на специфичното технологично развитие, което ще увеличи икономическата ефективност на екологичните транспортни системи.
2. Резултатите от съвместните изследвания и наблюдения надлежно се вземат предвид при обсъждане на изпълнението на настоящия протокол, по-специално, за да се изработят методи и критерии, които да направят възможно определянето на устойчивото развитие на трафика.
3. Договарящите страни гарантират, че различните резултати от националните изследвания и систематични наблюдения са включени в обща система за постоянно наблюдение и информация, както и че те са достъпни за обществеността по силата на съществуващата институционална рамка.
4. Договарящите страни подкрепят пилотни проекти за прилагане на концепции и технологии за устойчив транспорт.
5. Договарящите страни подкрепят изследванията на приложимостта на методите за интермодална стратегическа оценка на въздействието в Алпите.

Член 19

Обучение и предоставяне на информация на обществеността

Договарящите страни насърчават основното и допълнителното обучение и предоставянето на информация на обществеността относно целите, мерките и изпълнението на настоящия протокол.

ГЛАВА IV

МОНИТОРИНГ И ОЦЕНКА

Член 20

Изпълнение

Договарящите страни се задължават да гарантират изпълнението на настоящия протокол, като вземат всички подходящи мерки в границите на съществуващата институционална рамка.

Член 21

Мониторинг на спазването на задълженията по протокола

1. Договарящите страни докладват редовно на постоянния комитет относно мерките, предприети по силата на настоящия протокол. Докладите обхващат също така ефективността на предприетите мерки. Периодичността на предоставяне на докладите се определя от Алпийската конференция.
2. Постоянният комитет разглежда тези доклади, за да гарантира, че договарящите страни изпълняват задълженията си, произтичащи от настоящия протокол. Той може също така да поиска допълнителна информация от съответните договарящи страни или да прибегне до използването на други източници на информация.
3. Постоянният комитет изготвя на вниманието на Алпийската конференция доклад относно спазването от страна на договарящите страни на задълженията, произтичащи от настоящия протокол.
4. Алпийската конференция взема предвид този доклад. Ако констатира, че задълженията не са изпълнени, тя може да приеме препоръки.

Член 22

Оценка на ефективността на разпоредбите

1. Договарящите страни правят редовен преглед и оценка на ефективността на разпоредбите на настоящия протокол. Ако е необходимо, те обсъждат приемането на съответни изменения на настоящия протокол, за да подпомогнат постигането на целите.
2. Регионалните и местните органи следва да участват в тази оценка в границите на съществуващата институционална рамка. Могат да бъдат търсени консултации от неправителствените организации, действащи в тази област.

ГЛАВА V

ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

Член 23

Връзки между Алпийската конвенция и протокола

1. Настоящият протокол представлява протокол към Алпийската конвенция по смисъла на член 2 от нея и всички останали членове от конвенцията, свързани с тези въпроси.
2. Страни по настоящия протокол могат да станат само договарящите страни по Алпийската конвенция. Всяко денонсиране на Алпийската конвенция означава също така и денонсиране на настоящия протокол.
3. Когато на Алпийската конференция се обсъждат въпроси, свързани с настоящия протокол, в гласуването по тях могат да вземат участие само договарящите страни по настоящия протокол.

Член 24

Подписване и ратифициране

1. Настоящият протокол е открит за подписване от държавите, подписали Алпийската конвенция, и от Европейската общност на 31 октомври 2000 г., както и в Република Австрия в качеството ѝ на депозитар от 6 ноември 2000 г.

2. Настоящият протокол влиза в сила в договарящите страни, които са изразили своето съгласие да се обвържат от гореспоменатия протокол, три месеца след датата, на която три държави депозират своите инструменти за ратификация, приемане или одобрение.

3. За страните, които изразят своето съгласие да се обвържат от протокола на по-късна дата, протоколът влиза в сила три месеца след датата на депозиране на инструмента за ратификация, приемане или одобрение. След влизане в сила на изменение към протокола всяка нова договаряща страна по гореспоменатия протокол става договаряща страна по измененния протокол.

Член 25

Нотификация

По отношение на настоящия протокол депозитарят уведомява всяка посочена в преамбюла държава, както и Европейската общност относно:

- а) всеки подпис;
- б) депозирането на всеки инструмент за ратификация, приемане или одобрение;
- в) всяка дата на влизане в сила;
- г) всяка декларация, направена от договаряща страна или подписала настоящия протокол страна;
- д) всяко денонсиране, за което е получена нотификация от договаряща страна, включително датата, на която това денонсиране влиза в сила.

В доказателство за което долуподписаните упълномощени представители полагат подписите си под настоящия протокол.

Съставено в Люцерн на тридесет и първи октомври двехилядната година на италиански, немски, словенски и френски език, като текстовете на всеки един от тези четири езика са еднакво автентични, а оригиналният текст се депозира в австрийските държавни архиви. Депозитарят изпраща заверено копие до всяка една от страните, подписали конвенцията.

За Федерална република Германия,
За Френската република,
За Италианската република,
За Княжество Лихтенщайн,
За Княжество Монако,
За Република Австрия,
За Конфедерация Швейцария,
За Република Словения,
За Европейската общност.