

TRACTATENBLAD

VAN HET

KONINKRIJK DER NEDERLANDEN

JAARGANG 1999 Nr. 94

A. TITEL

*Protocol bij de Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale gecombineerde vervoerslijnen en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991, met Bijlagen;
Genève, 17 januari 1997*

B. TEKST

De Engelse en de Franse tekst van het Protocol zijn geplaatst in *Trb.* 1998, 25.

Op blz. 2 van dat Tractatenblad dient in de Engelse tekst, in artikel 3 in de op een na laatste regel „Annex II” te worden vervangen door „Annex III”.

Voor de ondertekeningen zie *Trb.* 1998, 25¹⁾. Het Protocol is voorts nog ondertekend voor:

Duitsland¹⁾ 13 november 1997

¹⁾ De verklaring die het Koninkrijk der Nederlanden bij de ondertekening heeft afgelegd (zie voor tekst daarvan noot 1 op blz. 16 van *Trb.* 1998, 25) is eveneens door Denemarken, Duitsland, Frankrijk, Griekenland en Oostenrijk afgelegd bij de ondertekening van het Protocol.

C. VERTALING

Protocol inzake gecombineerd vervoer over binnenwateren bij de Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale gecombineerde vervoerslijnen en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991

De Overeenkomstsluitende Partijen,

Geleid door de wens het internationaal goederenvervoer te vergemakkelijken,

Beseffend dat een toename van het internationaal goederenvervoer te verwachten is als gevolg van de groeiende internationale handel,

Zich bewust van de nadelige gevolgen die deze ontwikkelingen voor het milieu zouden kunnen hebben,

De nadruk leggend op de belangrijke rol van alle technieken voor gecombineerd vervoer bij het verlichten van de last die op het Europese wegennet drukt en het verminderen van schade aan het milieu,

Erkennende dat gecombineerd vervoer over binnenwateren en langs bepaalde kustroutes een belangrijk element in bepaalde Europese transportcorridors kan vormen,

Ervan overtuigd dat het, wil men het internationaal gecombineerd vervoer over binnenwateren en langs bepaalde kustroutes in Europa doelmatiger en aantrekkelijker voor de klant maken, van wezenlijk belang is een wettelijk kader te scheppen dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling van diensten op het gebied van gecombineerd vervoer over binnenwateren en langs bepaalde kustroutes en de voor de exploitatie daarvan benodigde infrastructuur op basis van internationaal overeengekomen functioneringsparameters en -normen,

Zijn het volgende overeengekomen:

HOOFDSTUK I

ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van dit Protocol wordt verstaan onder:

a. „gecombineerd vervoer”: het vervoer van goederen in één en dezelfde laadeenheid, waarbij gebruik wordt gemaakt van meer dan één wijze van vervoer;

b. „net van belangrijke binnenwateren voor het internationaal gecombineerd vervoer”: alle binnenwateren en kustroutes die voldoen aan de minimumeisen, vervat in Bijlage III bij dit Protocol, indien:

- i. zij momenteel worden gebruikt voor gebruikt voor geregeld internationaal gecombineerd vervoer;
- ii. zij dienen als belangrijke aanvoerlijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer;
- iii. wordt verwacht dat zij in de nabije toekomst belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer zullen worden (zoals omschreven onder i en ii).

Deze kustroutes moeten overeenstemmen met de bepalingen van Bijlage III, letter a, punt xi;

c. „bijbehorende voorzieningen”: terminals in belangrijke havens voor internationaal gecombineerd vervoer, waar containers en andere intermodale laadeenheden (wissellaadbakken, opleggers, vrachtwagens,

enz.) die worden gebruikt bij een combinatie van vervoer over binnenwateren en over zee, over de weg en per trein, worden overgeslagen.

Artikel 2

Aanduiding van het net

1. De Overeenkomstsluitende Partijen die tevens Partij zijn bij de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991, nemen de bepalingen van dit Protocol aan als een gecoördineerd internationaal plan voor de ontwikkeling en exploitatie van een net van belangrijke binnenwateren voor internationaal gecombineerd vervoer, alsmede voor terminals in havens, hierna te noemen het „internationaal netwerk van binnenwateren voor gecombineerd vervoer”, welk plan zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van nationale programma's.

2. Het net van internationale binnenwateren voor gecombineerd vervoer bestaat uit de in Bijlage I bij dit Protocol opgenomen binnenwateren en de in Bijlage II bij dit Protocol opgenomen terminals in havens.

Artikel 3

Technische en operationele minimumeisen

Ten einde de dienstverlening in het gecombineerd vervoer op het internationale net van binnenwateren voor gecombineerd vervoer te vergemakkelijken, nemen de Overeenkomstsluitende Partijen passende maatregelen, ten einde aan de in Bijlage II bij dit Protocol vermelde technische en operationele minimumeisen te voldoen.

Artikel 4

Bijlagen

De bijlagen bij het Protocol vormen een integrerend onderdeel van het Protocol.

HOOFDSTUK II

SLOTBEPALINGEN

Artikel 5

Aanwijzing van de depositaris

De Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties is de depositaris van dit Protocol.

Artikel 6

Ondertekening

1. Dit Protocol staat van 1 november 1997 tot 31 oktober 1998 op het bureau van de Verenigde Naties in Genève open voor ondertekening door Staten die partij zijn bij de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991.

2. De ondertekeningen dienen te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

Artikel 7

Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

1. Dit Protocol dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd in overeenstemming met artikel 6, tweede lid.

2. Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 8

Toetreding

1. Dit Protocol staat vanaf 1 november 1997 open voor toetreding door elke Staat als bedoeld in artikel 6, eerste lid.

2. Toetreding geschiedt door nederlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 9

Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van vijf Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits een of meer wateren van het internationaal net van binnenwateren voor gecombineerd vervoer als doorlopende waterweg de grondgebieden verbinden van ten minste drie van de Staten die een dergelijke akte hebben nedergelegd.

2. Indien aan bovenstaande voorwaarde niet wordt voldaan, treedt het Protocol in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

3. Ten aanzien van elke Staat die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van het in het

eerste en tweede lid van dit artikel genoemde tijdvak van 90 dagen, treedt het Protocol in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van die akte.

Artikel 10

Beperking van de toepassing van het Protocol

1. Niets in dit Protocol mag zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor wordt belet maatregelen te nemen die deze Partij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest van de Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten van de gegeven omstandigheden.

2. De depositaris wordt onmiddellijk in kennis gesteld van zodanige maatregelen, die een tijdelijk karakter dienen te hebben, en van de aard ervan.

Artikel 11

Beslechting van geschillen

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van dit Protocol en dat door de partijen bij het geschil niet door onderhandelingen of andere middelen kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien een der bij het geschil betrokken partijen zulks verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan een of meer scheidsmannen die in onderlinge overeenstemming tussen de partijen bij het geschil wordt of worden gekozen. Indien de partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van een scheidsman of scheidsmannen, kan elk van die partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties verzoeken één scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 12

Vorbehouden

Elke Staat kan bij de ondertekening van dit Protocol of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris mededelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 11 van dit Protocol.

Artikel 13

Wijziging van het Protocol

1. Dit Protocol kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure, behoudens het bepaalde in de artikelen 14 en 15.
2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van dit Protocol bestudeerd in de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.
3. Indien de wijziging wordt aangenomen met tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.
4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen van kracht na het verstrijken van een tijdvak van twaalf maanden vanaf de datum van mededeling, mits binnen dat tijdvak van twaalf maanden geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties is gebracht door een Staat die Overeenkomstsluitende Partij is.
5. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 14

Wijziging van de Bijlagen I en II

1. De Bijlagen I en II bij dit Protocol kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.
2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen I en II bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.
3. Indien de wijziging wordt aangenomen door de meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding. Voor de toepassing van dit artikel wordt een Overeenkomstsluitende Partij geacht

rechtstreeks betrokken te zijn, indien haar grondgebied, in geval van opnemings van een nieuw gedeelte van een vaarroute of een terminal of in geval van wijziging van een van beide, door dit gedeelte van een vaarroute wordt doorsneden of rechtstreeks verbonden met de terminal, of indien de beoogde terminal op bedoeld grondgebied is gelegen.

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel is medegedeeld, wordt geacht te zijn aanvaard, indien, binnen een tijdvak van zes maanden vanaf de datum van de kennisgeving door de depositaris geen der rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

5. Elke aldus aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en wordt drie maanden na de datum van mededeling door de depositaris van kracht.

6. Indien overeenkomstig het vierde lid van dit artikel een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal is gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

7. De depositaris wordt er door het Secretariaat van de Economische Commissie voor Europa steeds onverwijld van in kennis gesteld welke Overeenkomstsluitende Partijen rechtstreeks betrokken zijn bij een voorgestelde wijziging.

Artikel 15

Wijziging van Bijlage III

1. Bijlage III bij dit Protocol kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van Bijlage III bestudeerd door de Werkgroep voor Gecombineerd Vervoer van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de voorgestelde wijziging wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de Overeenkomstsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling van de wijziging gedaan aan alle Overeenkomstsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig het derde lid van dit artikel is medegedeeld, wordt geacht te zijn aanvaard, tenzij binnen een tijdvak van zes maanden vanaf de datum van de kennisgeving een vijfde deel of meer van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-

Generaal van de Verenigde Naties in kennis heeft gesteld van hun bezwaar tegen de voorgestelde wijziging.

5. Elke overeenkomstig het vierde lid van dit artikel aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal medegedeeld aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en wordt drie maanden na de datum van mededeling van kracht ten aanzien van alle Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van die welke binnen het tijdvak van zes maanden na de datum van mededeling overeenkomstig het vierde lid van dit artikel reeds aan de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ter kennis hebben gebracht dat zij bezwaar hebben tegen de voorgestelde wijziging.

6. Indien, overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, een vijfde deel of meer van de Overeenkomstsluitende Partijen een bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal heeft gebracht, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 16

Opzegging

1. Elke Overeenkomstsluitende Partij kan dit Protocol opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte schriftelijke kennisgeving.

2. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

3. Elke Overeenkomstsluitende Partij die niet langer Partij is bij de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991, is vanaf dezelfde datum niet langer Partij bij dit Protocol.

Artikel 17

Beëindiging

Mocht, na de inwerkingtreding van dit Protocol, het aantal Overeenkomstsluitende Partijen gedurende een tijdvak van twaalf achtereenvolgende maanden zijn verminderd tot minder dan vijf, dan houdt het Protocol op van kracht te zijn twaalf maanden na de datum waarop de vijfde Staat is opgehouden een Overeenkomstsluitende Partij te zijn.

Artikel 18

Kennisgevingen en mededelingen door de depositaris

Naast het doen van kennisgevingen en mededelingen zoals in dit Protocol worden genoemd, heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde

Naties als depositaris de taken die zijn omschreven in Deel VII van het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, gesloten te Wenen op 23 mei 1969.

Artikel 19

Authentieke teksten

Het origineel van dit Protocol, waarvan de Engelse, de Franse en de Russische tekst gelijkelijk authentiek zijn, wordt nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, dit Protocol hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève op de zeventiende januari 1997.

(Voor de ondertekening zie blz. 16 van Trb. 1998, 25 en blz. .. van dit Tractatenblad)

Bijlage I

Belangrijke binnenwateren voor internationaal gecombineerd vervoer¹⁾

Nummering van binnenwateren van internationaal belang

1. Alle belangrijke binnenwateren voor internationaal gecombineerd vervoer, hebben twee-, vier-, of zes-cijferige nummers, voorafgegaan door de letters „C-E”²⁾.

2. Elementaire hoofdgedeelten van het net van C-E-waterwegen worden aangeduid met tweecijferige nummers en hun zijrivieren en aftakkingen daarvan („zijrivieren van zijrivieren”) respectievelijk met vier- en zescijferige nummers.

3. Hoofdvaarroutes die voornamelijk in noord-zuidrichting lopen, toegang geven tot zeehavens en het ene zeebekken met het andere verbinden, krijgen de nummers 10, 20, 30, 40 en 50, oplopend van west naar oost.

¹⁾ Binnenwateren worden van belang geacht voor internationaal gecombineerd vervoer, indien zij thans worden gebruikt voor regelmatig internationaal gecombineerd vervoer, indien zij als belangrijke aanvoerlijnen voor internationaal vervoer fungeren of indien wordt verwacht dat zij in de nabije toekomst belangrijk worden voor internationaal gecombineerd vervoer (zie artikel 1, onder b).

²⁾ C-E-binnenwateren zijn opgenomen in het Europees Verdrag inzake de binnenlandse hoofdwaterwegen van internationaal belang (AGN) en in dit Protocol.

4. Hoofdvaarroutes die voornamelijk in west-oostrichting lopen en die drie of meer in punt 3 hierboven vermelde binnenwateren kruisen, krijgen de nummers 60, 70, 80 en 90, in oplopende volgorde van noord naar zuid.

5. Andere binnenlandse hoofdvaarwegen worden aangegeven met tweecijferige nummers tussen de nummers van de beide hoofdvaarroutes, vermeld in 3 en 4 hierboven, waartussen zij zich bevinden.

6. In het geval van zijrivieren (of zijrivieren van zijrivieren) duiden de eerste twee (of vier) cijfers het desbetreffende belangrijkste deel van het waterwegennet aan en de laatste twee op het nummer van de zijrivier in kwestie, genummerd in volgorde van het begin tot het eind van het belangrijkste deel, zoals beschreven in onderstaande tabel. Even nummers worden gebruikt voor rechter zijrivieren en oneven nummers voor linker zijrivieren.

Belangrijke Europese binnenwateren voor regelmatig internationaal gecombineerd vervoer

<i>Binnenwatersectie</i>	<i>C-E-binnenwater-nummer</i>
(1) Frankrijk	
Duinkerken–Arleux–Condé sur Escaut	C-E 01
Deûle Bauvin–Rijssel–(Zeebrugge)	C-E-02
Seine–Noord-verbinding [Compiègne–Arleux] (gepland)	C-E 05
Rhône Marseille–Fos–Lyon	C-E 10
Canal du Rhône à Sète	C-E 10-011
Lyon–St. Jean de Losne	C-E 10
[St. Jean de Losne–Mulhouse] (gepland)	C-E 10
Rijn (Basel–) Straatsburg	C-E 10
Seine Le Havre–Rouen–Conflans	C-E 80
Conflans–Compiègne	C-E 80
[Compiègne–Toul] (gepland)	C-E 80

*Binnenwatersectie**C-E-binnen-
water-
nummer*

Conflans–Gennevilliers
Gennevilliers–Bray-sur-Seine

C-E 80-04
C-E 80-04

Moezel
Toul–Nancy–Thionville (-Trier)

C-E 80

(2) België

Bovenmaas
Noordzee–Leie

C-E 01
C-E 02, C-E
07

Kanaal van Gent naar Terneuzen
Schelde-Rijnkanaal

C-E 03
C-E 03, C-E
06

Kanaal van Brussel naar Rupel
Bovenshelde
Albertkanaal

C-E 04
C-E 05
C-E 05

(3) Nederland

Julianakanaal
Dordtsche Kil
Kanaal door Zuid-Beveland
Hollands Diep
Schelde-Rijnkanaal
Waal
Rijn
Amsterdam-Rijnkanaal
Maas-Waalkanaal
Twentekanaal
Lek

C-E 01
C-E 01
C-E 03
C-E 03
C-E 06
C-E 10
C-E 10
C-E 11
C-E 12
C-E 70
C-E 70

(4) Duitsland

Rijn
(Straatsburg)–Karlsruhe–Nederlands/ Duitse
grens
Wesel-Dattelnkanaal
Datteln-Hammkanaal (westelijk deel)
Rijn-Hernekanaal
Neckar
Dortmund-Emskanaal

C-E 10

C-E 10-01
C-E 10-01
C-E 10-03
C-E 10-07
C-E 13

<i>Binnenwatersectie</i>	<i>C-E-binnen- water- nummer</i>
(ten zuiden van het Mittellandkanaal, incl. Dortmunder Haltung)	
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanaal	C-E 20-02
Verbinding Hohensaaten-Friedrichstaler, Westoder	C-E 31
Mittellandkanaal (incl. verbinding met Maagdenburg)	C-E 70
Verbinding Elbe-Havel	C-E 70
Verbinding Havel-Oder	C-E 70
Verbinding Untere Havel (incl. enkele kanalen in Berlijn)	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)
Moezel	C-E 80
Main	C-E 80
Main-Donaukanaal	C-E 80
Donau	C-E 80
Saar	C-E 80-06
(5) Zwitserland	
Rijn	
Bazel (-Straatsburg)	C-E 10-09
(6) Tsjechische Republiek	
Elbe	C-E 20
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (gepland)	C-E 20 C-E 30
(7) Slowakije	
Donau	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (gepland)	C-E 20 C-E 30

*Binnenwatersectie**C-E-binnen-
water-
nummer***(8) Oostenrijk**

Donau C-E 80

(9) PolenOder
(van de monding tot het Gleiwitzkanaal) C-E 30Wisla
(van Gdąnsk tot Warschau) C-E 40**(10) Hongarije**

Donau C-E 80

(11) Kroatië

Donau C-E 80

[Donau-Savakanaal] (gepland) C-E 80-10

Drava C-E 80-08
(van de monding tot Osijek)Sava C-E 80-12
(van de monding tot Sisak)**(12) Joegoslavië**

Donau C-E 80

(13) Bulgarije

Donau C-E 80

(14) Roemenië

Donau C-E 80

Kanaal van de Donau naar de Zwarte Zee C-E 80-14

(15) Russische Federatie

St. Petersburg–sluis van Rybinsk

<i>Binnenwatersectie</i>	<i>C-E-binnen- water- nummer</i>
(verbinding Wolga–Oostzee, bekken van Rybinsk)	C-E 50
Sluis van Rybinsk–Astrachan (Wolga)	C-E 50
Rybinsk–Moskou (Wolga, Kanal imeni Moskvyy, Moskva)	C-E 50-02
Vytegra–Petrozavodsk (Onegameer)	C-E 60
Monding van de Kama–Perm (Kama)	C-E 50-01
Azov–Krasnoarmeisk (Don, Wolga-Donkanaal)	C-E 90
(16) Oekraïne	
Donau	C-E 80
Donau–zijarm van de Kilia	C-E 80-09
Dnjepr (van de monding tot Kiev)	C-E 40
Kustroutes	
Kustroute van Gibraltar naar het noorden, langs de kust van Portugal, Spanje, Frankrijk, België, Nederland en Duitsland, via het Kieler kanaal, langs de kust van Duitsland, Polen, Litouwen, Estland en Rusland naar Sint-Petersburg–de Baltische Wolga, het kanaal van Witte Zee naar de Oostzee, langs de kust van de Witte Zee tot Archangel, alsook de binnenwateren die alleen via die route toegankelijk zijn	C-E 60
Kustroute van Gibraltar naar het zuiden langs de kust van Spanje, Frankrijk, Italië, Griekenland, Turkije, Bulgarije, Roemenië en Oekraïne langs de zuidkust van de Krim tot Azov, via de rivier de Don tot Rostov–Kalach–naar Volgograd–Astrachan, alsook de binnenwateren die alleen via die route toegankelijk zijn	C-E 90

Bijlage II

Terminals in belangrijke havens voor internationaal gecombineerd vervoer¹⁾

Nummering van terminals in binnenhavens

Alle terminals in belangrijke binnenhavens voor internationaal gecombineerd vervoer dragen een nummer bestaande uit het nummer van het vaarwater waaraan zij liggen, gevolgd door een liggend streepje, gevolgd door twee cijfers, die corresponderen met een haven aan een specifiek vaarwater, genummerd van west naar oost en van noord naar zuid.

De terminals in binnenhavens die zijn opgenomen in het Europees Verdrag inzake de binnenlandse hoofdwaterwegen van internationaal belang (AGN) en in dit Protocol worden voorafgegaan door de letters „C-P”; de terminals die uitsluitend van belang zijn voor internationaal gecombineerd vervoer en daarom alleen in dit Protocol zijn opgenomen, worden voorafgegaan door de letter „C”.

Lijst van terminals in havens

(1) Frankrijk

C-P 01-01	Duinkerken (Kanaal van Duinkerken naar Valenciennes, 20,5 km)
C-P 02-03	Rijssel (Deûle, 42,0 km)
C-P 10-36	Straatsburg (Rijn, 296,0 km)
C-P 10-39	Mulhouse–Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, respectievelijk 230,0 km, 296,0 km en 335,0 km)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
C-P 10-45	Marseille–Fos (canal Marseille–Rhône, 0,0 km)
C-P 10-04-01	Sète (canal Rhône–Sète, 96,0 km)
C-P 80-01	Le Havre (canal du Havre à Tancarville, 20,0 km)
C-P 80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)

¹⁾ Terminals worden geacht van belang te zijn voor internationaal gecombineerd vervoer, indien zij tezamen met de respectieve binnenwateren en kusttroutes een samenhangend net voor gecombineerd vervoer vormen en indien zij reeds voor gecombineerd vervoer worden gebruikt.

C-P 80-04-01 Autonome haven van Parijs:
 Gennevilliers (Seine, 194,7 km);
 Bonneuil–Vigneux (Seine, 169,7 km);
 Evry (Seine, 137,8 km);
 Melun (Seine, 110,0 km);
 Limay–Porcheville (Seine, 109,0 km);
 Montereau (Seine, 67,4 km);
 Nanterre (Seine, 39,4 km);
 Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km);
 St. Ouen–l’Aumône (Oise, 119,2 km);
 Lagny (Marne, 149,8 km).

(2) België

C-P 01-02 Charleroi (Sambre, 38,8 km)
 C-P 01-04 Luik (Maas, 113,7 km)
 C-P 02-01 Zeebrugge (Noordzee)
 C-P 03-04 Gent (Kanaal van Gent naar Terneuzen, 4,6 km)
 C-P 04-05 Brussel (Kanaal van Brussel naar Rupel, 62,0 km)
 C-P 04-05-02 Willebroek (Kanaal van Brussel naar Rupel, 34,0 km)
 C-P 05-01 Avelgem (Boven Schelde, 35,7 km)
 C-P 05-03 Meerhout (Albertkanaal, 80,7 km)
 C-P 06-01 Antwerpen (Schelde, 102,9 km)

(3) Nederland

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) Duitsland

C-P 10-04 Emmerich (Rijn, 852,0 km)
 C-P 10-12 Duisburg-Ruhrort Häfen (Rijn, 774,0 km)
 C-P 10-14 Düsseldorf (Rijn, 743,0 km)
 C-P 10-15 Neuss (Rijn, 740,0 km)
 C-P 10-18 Keulen (Rijn, 688,0 km)
 C-P 10-24 Koblenz (Rijn, 596,0 km)
 C-P 10-29 Mannheim (Rijn, 424,0 km)
 C-P 10-32 Germersheim (Rijn, 385,0 km)
 C-P 10-33 Wörth (Rijn, 366,0 km)
 C-P 10-34 Karlsruhe (Rijn, 360,0 km)
 C-P 14-01 Bremerhaven (Weser, 66,0-68,0 km)
 C-P 14-04 Bremen (Weser, 4,0-8,0 km)

C-P 20-04	Hamburg (Elbe, 618,0-639,0 km) ¹⁾
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 en 333,0 km) ¹⁾
C-P 80-12	Mainz (Rijn, 500,0 km)
C-P 80-31	Regensburg (Donau, 2370,0-2378,0 km)
C-P 80-32	Deggendorf (Donau, 2281,0-2284,0 km)
C 80-01	Passau (Donau, 2228,4 km)

(5) Zwitserland

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

(6) Tsjechische Republiek

C-P 20-15	Děčín (Elbe, 98,2 en 94,2 km) ¹⁾
C-P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75,3 en 72,5 km) ¹⁾
C-P 20-17	Mělník (Elbe, 3,0 km) ¹⁾
C 20-01	Pardubice (Elbe, 130,0 km) (gepland)
C-P 20-06-01	Praag (Vltava, 46,5 en 55,5 km)

(7) Slowakije

C-P 80-38	Bratislava (Donau, 1865,4 km)
C-P 80-40	Komárno (Donau, 1767,1 km)
C-P 80-41	Šturovo-JCP (Donau, 1721,4 km)
C 81-01	Šeredy (Váh, 74,3 km)
C-81-02	Šala (Váh, 54,5 km)
C-P 20/30-01	Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

(8) Oostenrijk

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

(9) Polen

C-P 30	Gleiwitz Labedy (Gleiwitzkanaal)
C-P 30	Oppeln (Oder)
C-P 30	Breslau (Oder)
C-P 40	Plock (Weichsel)

(10) **Hongarije**

C-P 80-42 Boedapest (Donau, 1640,0 km)

(11) **Kroatië**

C-P 80-47 Vukovar (Donau, 1333,1 km)
 C-P 80-08-01 Osijek (Drava, 14,0 km)
 C-P 80-12-01 Slavonski Brod (Sava, 355,0 km)
 C-P 80-12-02 Sisak (Sava, 577,0 km)

(12) **Joegoslavië**(13) **Bulgarije**

C 80-01 Vidin (Donau, 790,2 km)
 C-P 80-56 Rousse (Donau, 495,0 km)

(14) **Roemenië**

C-P 80-51 Turnu Severin (Donau, 931,0 km)
 C-P 80-57 Giurgiu (Donau, 493,0 km)
 C-P 80-58 Oltenitza (Donau, 430,0 km)
 C-P 80-60 Braila (Donau, 172,0-168,5 km)
 C-P 80-61 Galati (Donau, 157,0-145,4 km)
 C-P 80-14-03 Constanta (Donau-Zwarte Zeekanaal, 64,0 km)

(15) **Russische Federatie**

C-P 50-01 Zeehaven St. Petersburg (Neva, 1397,0 km)²⁾
 C-P 50-02 Rivierhaven St. Petersburg (Neva, 1385,0 km)²⁾
 C-P 50-03 Podporozhie (de Baltische Wolga, 1045,0 km)²⁾
 C-P 50-04 Cherepovets (de Baltische Wolga, 540,0 km)²⁾
 C-P 50-05 Yaroslavl (Wolga, 520,0 km)²⁾
 C-P 50-06 Nizhniy Novgorod (Wolga, 907,0 km)²⁾
 C-P 50-07 Kazan (Wolga, 1313,0 km)²⁾
 C-P 50-08 Ulianovsk (Wolga, 1541,0 km)²⁾
 C-P 50-09 Samara (Wolga, 1746,0 km)²⁾
 C-P 50-10 Saratov (Wolga, 2175,0 km)²⁾
 C-P 50-11 Volgograd (Wolga, 2560,0 km)²⁾
 C-P 50-12 Astrachan (Wolga, 3051,0 km)²⁾
 C 50-01 Rybinsk (Wolga, 433,0 km)²⁾
 C 50-02 Kineshma (Wolga, 708,0 km)²⁾
 C 50-03 Tolyatti (Wolga, 1675,0 km)²⁾
 C-P 50-02-01 Noordelijke haven van Moskou (Kanal imeni Moskvyy, 42,0 km)²⁾

C-P 50-02-02	Westelijke haven van Moskou (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km) ²⁾
C-P 50-02-03	Zuidelijke haven van Moskou (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km) ²⁾
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269,0 km) ²⁾
C-P 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933,0 km) ²⁾
C-P 90-03	Azov (Don, 3168,0 km) ²⁾
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134,0 km) ²⁾
C -P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997,0 km) ²⁾
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868,0 km) ²⁾

(16) Oekraïne

C-P 80-09-02	Kilia (Donau- zijarm van de Kilia, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Donau- zijarm van de Kilia, 1,0 km)
C-P 40-05	Kiev (Dnjepr, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnjepr, 393,0 km)
C-P 40-12	Cherson (Dnjepr, 28,0 km)

¹⁾ De afstanden naar havens aan de rivier de Elbe worden gemeten: In Duitsland—vanaf de grens tussen Tsjechië en Duitsland; in de Tsjechische Republiek—vanaf de plaats waar de Elbe en de Vltava samenkomen in Mělník.

²⁾ Afstand vanaf de zuidelijke haven van Moskou.

Bijlage III

Technische en operationele minimumeisen voor belangrijke Europese binnenwateren voor internationaal gecombineerd vervoer

a. Technische kenmerken van C-E-wateren

De belangrijkste technische kenmerken van C-E-wateren komen doorgaans overeen met de in *Tabel 1* opgenomen classificatie van Europese binnenwateren.

Voor de beoordeling van de verschillende C-E-wateren dienen de kenmerken van de categorieën Vb-VII te worden gehanteerd, met inachtneming van de volgende beginselen:

- i. De categorie vaarverbinding wordt bepaald door de horizontale afmetingen van motorvaartuigen, duwbakken en duwstellen en wel primair op basis van de belangrijkste standaardafmeting: de grootste breedte;
- i. De waarden voor categorie Vb in *Tabel 1* dienen als belangrijke minimumdoelstellingen te worden beschouwd, waaraan in het kader van relevante programma's voor de ontwikkeling van infrastructuur dient te worden voldaan. Voor nieuwe binnenwateren die

- dienst gaan doen voor gecombineerd vervoer dient een minimale diepgang van 280 cm te worden verzekerd;
- iii. Wil een vaarverbinding zich lenen voor containervervoer, dan dient deze aan de volgende minimumeisen te voldoen: binnenvaartschepen met een breedte van 11,4 m en een lengte van ongeveer 110 m moeten met drie lagen containers of meer kunnen varen; anders moet worden gezorgd dat een duwstelligte van 185 m is toegestaan, in welk geval deze vaartuigen met twee lagen containers zouden kunnen varen;
 - iv. Bij het moderniseren van bestaande wateren en/of het aanleggen van nieuwe dient steeds rekening te worden gehouden met vaartuigen en duwstellen van grotere afmetingen;
 - v. Om doelmatiger containervervoer te waarborgen, dient te worden gezorgd voor een zo groot mogelijke doorvaarthoogte, in overeenstemming met voetnoot 4 van Tabel 1¹⁾);
 - vi. Op wateren met een veranderlijk waterpeil moet de waarde van de aanbevolen diepgang overeenkomen met die welke gemiddeld 240 dagen per jaar (of 60% van de navigatieperiode) wordt bereikt of overtroffen. De waarde van de aanbevolen doorvaarthoogte onder bruggen (5,25, 7,00 of 9,10 m) moet, voor zover dat mogelijk en economisch haalbaar is, voor het hoogste vaarpeil worden gegarandeerd;
 - vii. Voor de hele vaarverbinding of althans aanzienlijke gedeelten hiervan dienen een uniforme categorie, diepgang of doorvaarthoogte onder bruggen te worden gewaarborgd;
 - viii. Waar mogelijk moeten de parameters van aangrenzende binnenwateren hetzelfde of vergelijkbaar zijn;
 - ix. De grootste diepgang (4,50 m) en de grootste minimumdoorvaarthoogte onder bruggen (9,10 m) moeten op alle delen van het net die rechtstreeks in verbinding staan met kustroutes worden verzekerd;
 - x. Een minimumdoorvaarthoogte van 7 m moet worden gewaarborgd op vaarwegen die belangrijke zeehavens verbinden met het achterland en die geschikt zijn voor doelmatig containervervoer en verkeer van de rivier naar zee en andersom;
 - xi. De in *Bijlage 1* vermelde kustroutes beogen de continuïteit van het net van C-E-vaarwegen in heel Europa te verzekeren en zijn bestemd om te worden gebruikt, in de zin van dit Protocol, door kruiplijncoasters, waarvan de afmetingen, voor zover mogelijk en economisch haalbaar, voldoen aan de vereisten voor vaartuigen met eigen aandrijving die geschikt zijn voor het bevaren van binnenwateren van de categorieën Vb en hoger.

¹⁾ Indien het percentage lege containers echter meer dan 50% bedraagt, zou een ruimere minimumdoorvaarthoogte onder bruggen dan vermeld in voetnoot 4 van *Tabel 1* moeten worden overwogen.

Tabel 1*
CLASSIFICATIE VAN EUROPESE BINNENWATEREN DIE VAN INTERNATIONAAL BELANG ZIJN VOOR GECOMBINEERD VERVOER**

Soort binnenwateren	Categorie bevaarbare wateren	Motorschepen en duwbakken						Duwstellen						Mini-mimum-hoogte onderbruggen ²⁾	Grafische symbolen op kaarten		
		Soort vaartuig: algemene kenmerken			Soort konvooi: algemene kenmerken			Lengte	Breedte	Diepgang ³⁾	Tonnage	L (m)	B (m)			d (m)	T (t)
		Opschrijving	Maximumlengte	Maximumbreedte	Diepgang	Tonnage	L (m)										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14				
Van internationaal belang	Vb	Grote Rijn-schepen	95-110	11,4	2,50-2,80	1.500-3.000		172-185 ¹⁾	11,4	2,50-4,50	3.200-6.000	5,25 of 7,00 of 9,10 ⁴⁾					
	VIa9							95-110 ¹⁾	22,8	2,50-4,50	3.200-6.000	7,00 of 9,10 ⁴⁾					
	VIb	³⁾	140	15,0	3,90			185-195 ¹⁾	22,8	2,50-4,50	6.400-12.000	7,00 of 9,10 ⁴⁾					
	VIc							270-280 ¹⁾ 195-200 ¹⁾	22,8 33,0-34,2 ¹⁾	2,50-4,50 2,50-4,50	9.600-18.000 9.600-18.000	9,10 ⁴⁾					
	VII							275-285 ⁶⁾	33,0-34,2 ¹⁾	2,50-4,50	14.500-27.000	9,10 ⁴⁾					

* Deze classificatie sluit aan bij de classificatie in Bijlage III van het Europees Verdrag inzake de binnelandse hoofdwaterwegen van internationaal belang (AGN) van 19 januari 1996.
** De categorieën 1-Va worden niet vermeld, aangezien deze van regionaal belang zijn of niet belangrijk zijn voor gecombineerd vervoer.

Voetnoten bij tabel 1

¹⁾ Het eerste cijfer correspondeert met de bestaande situaties, terwijl het tweede zowel de toekomstige ontwikkelingen, als in sommige gevallen, de bestaande situaties weergeeft.

²⁾ Laat een veiligheidsmarge van ongeveer 0,30 m tussen het hoogste punt van de opbouw of de lading van het vaartuig en een brug.

³⁾ Houdt rekening met de verwachte toekomstige ontwikkelingen in ro-ro-, container- en kustvaart.

⁴⁾ Geverifieerde hoogte voor containervervoer:

5,25 voor vaartuigen die 2 lagen containers vervoeren;

7,00 m voor vaartuigen die drie lagen containers vervoeren;

9,10 voor vaartuigen die 4 lagen containers vervoeren.

50% van de containers mag leeg zijn; boven dit percentage moet ballast worden gebruikt.

⁵⁾ De diepgangswaarde voor een bepaald binnenwater, vast te stellen in overeenstemming met de lokale omstandigheden.

⁶⁾ Op sommige delen van wateren van categorie VII kunnen ook duwstelen bestaande uit een groter aantal duwbakken varen. In dit geval mogen de horizontale afmetingen groter zijn dan de in deze tabel vermelde waarden.

b. Operationele minimumeisen voor C-E-wateren

C-E-wateren moeten voldoen aan de volgende essentiële operationele criteria om betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen waarborgen:

- i. Gedurende de gehele navigatieperiode, met uitzondering van de hieronder vermelde onderbrekingen, moet het scheepvaartverkeer worden gewaarborgd;
- ii. De navigatieperiode mag alleen korter zijn dan 365 dagen in gebieden met een streng klimaat, waar het in de wintertijd niet mogelijk is een vaargeul ijsvrij te houden en onderbreking van de scheepvaart in de winter dus noodzakelijk is. In deze gevallen moeten data worden vastgesteld voor openstelling en sluiting van de scheepvaart. De duur van de onderbrekingen van de navigatieperiode als gevolg van natuurverschijnselen als bevroering, overstromingen, enzovoorts, dient met behulp van adequate technische en organisatorische maatregelen tot een minimum te worden beperkt;
- iii. De duur van onderbrekingen van de navigatieperiode wegens regelmatig onderhoud van sluizen en andere hydraulische voorzieningen dient tot een minimum te worden beperkt. De gebruikers van wateren waar onderhoudswerkzaamheden op het programma staan, moeten op de hoogte worden gehouden van de data en de duur van de beoogde onderbreking van de scheepvaart. Wanneer sluizen of andere hydraulische voorzieningen onverwacht gebreken vertonen of in andere gevallen van overmacht, moet de duur van de onderbrekingen met behulp van alle geëigende middelen om de problemen te verhelpen, zo veel mogelijk worden beperkt.
- iv. Gedurende periodes van laagwater zijn onderbrekingen niet toegestaan. Op wateren met een veranderend waterpeil kunnen echter redelijke beperkingen van toelaatbare diepgang worden toegeestaan. Er dient echter te allen tijde een minimumdiepgang van 1,20 m te worden gewaarborgd en de aanbevolen of gebruikelijke diepgang moet 240 dagen per jaar worden gewaarborgd of overtroffen. In de in punt ii hierboven bedoelde gebieden moet gemid-

deld gedurende 60% van de navigatieperiode een minimumdiepgang van 1,20 m worden gewaarborgd.

- v. Bedieningstijden van sluisen, beweegbare bruggen en andere infrastructurale werken dienen zodanig te zijn dat op werkdagen 24 uur per dag kan worden gevaren, indien dit economisch haalbaar is. In specifieke gevallen kunnen om organisatorische en/of technische redenen uitzonderingen worden toegestaan. Tijdens feestdagen en weekends dienen tevens redelijke vaaruren te worden gewaarborgd.
- c. *Technische en operationele minimumeisen voor terminals in havens.*

Het net van C-E-wateren dient te worden aangevuld met een stelsel van terminals in binnenhavens. Elke terminal dient aan de volgende technische en operationele minimumeisen te voldoen:

- i. Hij moet aan een C-E water zijn gelegen;
- ii. Hij moet geschikt zijn voor vaartuigen of duwstellen die op de desbetreffende C-E-wateren overeenkomstig de categorie daarvan worden gebruikt;
- iii. Hij moet in verbinding staan met de hoofdwegen en -spoorlijnen (die bij voorkeur behoren tot het door de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (AGR), de Europese Overeenkomst inzake belangrijke internationale spoorwegen (AGC) en de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC) tot stand gebrachte internationale wegen- en spoorwegennet;
- iv. De gecombineerde vrachtafhandelingscapaciteit moet liggen in de orde van grootte van 30.000 tot 40.000 TEU per jaar;
- v. Hij moet passende voorwaarden bieden om een bedrijventerrein in een havengebied te ontwikkelen;
- vi. Alle voor de gebruikelijke activiteiten in het internationale vervoer benodigde voorzieningen dienen beschikbaar te zijn;
- vii. Ten einde het milieu te beschermen, dienen in internationaal belangrijke havens voorzieningen aanwezig te zijn voor het in ontvangst nemen van aan boord van schepen gegenereerd afval;
- viii. Er dienen voorzieningen aanwezig te zijn om containers en andere intermodale vervoerseenheden (wissellaadbakken, opleggers, vrachtwagens, enz.) doelmatig over te slaan, er moet voldoende capaciteit aanwezig zijn voor tijdelijke opslag van containers en er moeten passende voorzieningen zijn om containers af te handelen;
- ix. Regelmatige afhandeling van containers moet met specifieke terminals op maat voor gecombineerd vervoer renderend worden gemaakt;
- x. Afgezien van de feitelijke overslag van containers (hoofdzakelijk met containerkranen met een capaciteit van 15 tot 20 eenheden per uur), moeten deze terminals een groot aantal andere diensten

aanbieden. Dit zouden diensten kunnen zijn op het gebied van de organisatie van doorvoer van containers, de opslag van lege eenheden/containers, alsmede onderhoud en reparatie van beschadigde containers;

- xi. Voor ro-ro-diensten moeten bijzondere voorzieningen beschikbaar zijn, zoals laadplatforms, speciale aanlegplaatsen en parkeerruimten;
- xii. Bij aanlegplaatsen voor binnenvaartschepen die worden gebruikt bij gecombineerd vervoer moet de diepgang gegarandeerd ten minste 2,80 m bedragen en bij voorkeur 3,5 m, zij moeten zijn berekend op schepen van ten minste 110 m lengte en de doorvaarhoogte onder bruggen moet gelijk zijn aan die van de aangrenzende wateren;
- xiii. Doelmatige afhandeling van ladingen in de terminals kan in aanzienlijke mate bijdragen aan de totstandbrenging van doelmatige internationale gecombineerde vervoersdiensten, met name indien aan de volgende vereisten wordt voldaan:
Het tijdvak tussen het laatste tijdstip van aanvaarding van goederen en het vertrek van vaartuigen en vanaf de aankomst van vaartuigen tot de aanvang van het lossen van containers mag niet langer zijn dan één uur, tenzij op andere wijze kan worden voldaan aan de wensen van afnemers met betrekking tot het uiterste tijdstip van aanvaarding of het lossen van goederen;
De wachttijden voor vrachtwagens die laadeenheden afleveren of ophalen moeten zo kort mogelijk zijn (maximaal 20 minuten);
Aan deze eisen kan worden voldaan met behulp van passende voorzieningen en door het hanteren van de juiste afmetingen van de verschillende elementen van de overslagterminal (zie viii);
- xiv. De individuele werkruimten van een terminal bestaan weer uit een aantal systeemonderdelen. Om te komen tot een in alle opzichten optimale overslagterminal, dienen de individuele systeemonderdelen qua afmetingen goed met elkaar in evenwicht te zijn, want de doelmatigheid van de terminal wordt bepaald door zijn zwakste onderdeel.

D. PARLEMENT

Zie *Trb.* 1998, 25.

E. BEKRACHTIGING

In overeenstemming met artikel 7, tweede lid, van het Protocol hebben de volgende Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding of

goedkeuring nedergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties:

Denemarken	26 februari 1998
Tsjechië	2 september 1998
Zwitserland	4 maart 1998
Roemenië	24 februari 1999

G. INWERKINGTREDING

Zie *Trb.* 1998, 25.

J. GEGEVENS

Zie *Trb.* 1998, 25.

Voor het op 26 juni 1945 te San Francisco tot stand gekomen Handvest der Verenigde Naties zie ook *Trb.* 1998, 145.

Voor het op 1 februari 1991 te Genève tot stand gekomen Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC) van 1991 zie ook *Trb.* 1999, 105.

Uitgegeven de *achtentwintigste* mei 1999.

De Minister van Buitenlandse Zaken,

J. J. VAN AARTSEN