

Übersetzung¹

Protokoll

zum Europäischen Übereinkommen von 1991 über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen (AGTC) betreffend den kombinierten Verkehr auf Wasserstrassen

Abgeschlossen in Genf am 17. Januar 1997
Schweizerische Ratifikationsurkunde hinterlegt am 4. März 1998
In Kraft getreten für die Schweiz am 29. Oktober 2009

Die Vertragsparteien,

in dem Wunsch, den internationalen Güterverkehr zu erleichtern;

in Anbetracht der erwarteten Zunahme des internationalen Güterverkehrs infolge des weiter wachsenden internationalen Handels;

im Bewusstsein der nachteiligen Auswirkungen solcher Entwicklungen auf die Umwelt;

unter Hinweis auf die grosse Bedeutung des kombinierten Verkehrs für die Entlastung des europäischen Strassennetzes und der Milderung von Umweltschäden;

in Anerkennung des Umstandes, dass der kombinierte Verkehr auf den Wasserstrassen und entlang bestimmter Küstenstrecken in bestimmten europäischen Verkehrskorridoren ein wichtiges Element darstellen kann;

in der Überzeugung, dass es zur leistungsfähigeren und kundenfreundlicheren Gestaltung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs auf den Wasserstrassen und entlang bestimmter Küstenstrecken in Europa unerlässlich ist, gesetzliche Rahmenbedingungen zu schaffen, die einen koordinierten Plan für den Ausbau der Dienste des kombinierten Verkehrs auf den Wasserstrassen und entlang bestimmter Küstenstrecken und der für ihren Betrieb erforderlichen Infrastruktur festlegen, welcher sich auf international vereinbarte Leistungsparameter und -vorgaben stützt,
sind wie folgt übereingekommen:

SR 0.740.811

¹ Übersetzung des französischen Originaltextes (RO 2010 4447).

Kapitel I Allgemeines

Art. 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Protokolls:

- a) bezeichnet der Begriff «kombinierter Verkehr» die Beförderung von Gütern in ein und derselben Beförderungseinheit unter Benutzung mehr als eines Verkehrsträgers;
- b) bezieht sich der Begriff «Netz wichtiger Wasserstrassen des internationalen kombinierten Verkehrs» auf alle Wasserstrassen und Küstenstrecken, die die in Anlage III aufgeführten Mindestvorgaben erfüllen,
 - i) wenn sie gegenwärtig für den internationalen kombinierten Linienverkehr genutzt werden;
 - ii) wenn sie wichtige Zulaufstrecken für den internationalen kombinierten Verkehr darstellen;
 - iii) wenn sie voraussichtlich in naher Zukunft zu wichtigen Linien des kombinierten Verkehrs (entsprechend den Begriffsbestimmungen unter den Ziff. i und ii) werden;

die Küstenstrecken des internationalen kombinierten Verkehrs entsprechen den in Anlage III Abschnitt a Ziffer xi aufgeführten Merkmalen.

- c) bezieht sich der Begriff «damit zusammenhängende Einrichtungen» auf Hafenterminals im kombinierten Verkehr für den Umschlag von Containern und anderen im kombinierten Verkehr verwendeten intermodalen Beförderungseinheiten (z.B. Wechselbehälter, Sattelanhänger, Nutzfahrzeuge usw.) zwischen Binnenschiffen und Wasserfahrzeugen zur Fortbewegung auf dem Meer, Strassen- und Eisenbahnfahrzeugen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind.

Art. 2 Bezeichnung des Netzes

¹ Die Vertragsparteien, die ebenfalls Vertragsparteien des Europäischen Übereinkommens von 1991 über wichtige Linien des internationalen kombinierten Verkehrs und damit zusammenhängende Einrichtungen² (AGTC) sind, nehmen die Bestimmungen dieses Protokolls in der Form eines koordinierten internationalen Plans für die Entwicklung und den Betrieb eines Netzes wichtiger Wasserstrassen und Hafenterminals des internationalen kombinierten Verkehrs, im Folgenden «Wasserstrassennetz des internationalen kombinierten Verkehrs» genannt, an; sie beabsichtigen, diesen Plan im Rahmen ihrer nationalen Programme zu verwirklichen.

² SR 0.740.81

² Das Wasserstrassennetz des internationalen kombinierten Verkehrs besteht aus den in Anlage I aufgeführten Wasserstrassen sowie aus den Hafenterminals, die in Anlage II enthalten sind.

Art. 3 Technische und betriebliche Mindestvorgaben

Zur Erleichterung der Dienste des internationalen kombinierten Verkehrs innerhalb des Wasserstrassennetzes des internationalen kombinierten Verkehrs ergreifen die Vertragsparteien geeignete Massnahmen, um die technischen und betrieblichen Mindestvorgaben zu erreichen, die in Anlage III aufgeführt sind.

Art. 4 Anlagen

Die Anlagen sind Bestandteil des Protokolls.

Kapitel II

Schlussbestimmungen

Art. 5 Bezeichnung des Verwahrers

Verwahrer des Protokolls ist der Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Art. 6 Unterzeichnung

¹ Dieses Protokoll liegt vom 1. November 1997 bis zum 31. Oktober 1998 beim Büro der Vereinten Nationen in Genf für Staaten zur Unterzeichnung auf, die Vertragsparteien des AGTC³ sind.

² Die Unterzeichnung erfolgt vorbehaltlich der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

Art. 7 Ratifikation, Annahme oder Genehmigung

¹ Dieses Protokoll bedarf nach Artikel 6 Absatz 2 der Ratifikation, Annahme oder Genehmigung.

² Die Ratifikation, Annahme oder Genehmigung erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

Art. 8 Beitritt

¹ Dieses Protokoll liegt vom 1. November 1997 an für jeden in Artikel 6 Absatz 1 bezeichneten Staat zum Beitritt auf.

² Der Beitritt erfolgt durch Hinterlegung einer Urkunde beim Generalsekretär der Vereinten Nationen.

³ SR 0.740.81

Art. 9 Inkrafttreten

¹ Dieses Protokoll tritt 90 Tage nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die Regierungen von fünf Staaten eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde hinterlegt haben, vorausgesetzt, dass eine oder mehrere der Wasserstrassen des Wasserstrassennetzes des internationalen kombinierten Verkehrs die Hoheitsgebiete von mindestens drei der Staaten, die eine solche Urkunde hinterlegt haben, durchgehend verbinden.

² Wird diese Voraussetzung nicht erfüllt, so tritt das Protokoll 90 Tage nach Hinterlegung einer Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde in Kraft, durch welche die Voraussetzung erfüllt wird.

³ Für jeden Staat, der eine Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde nach Beginn der in den Absätzen 1 und 2 genannten Frist von 90 Tagen hinterlegt, tritt das Übereinkommen 90 Tage nach dieser Hinterlegung in Kraft.

Art. 10 Grenzen der Anwendung des Protokolls

¹ Die Bestimmungen dieses Protokolls können die Vertragsparteien nicht daran hindern, Massnahmen zu treffen, die mit der Charta der Vereinten Nationen⁴ im Einklang sind und sich auf die Bedürfnisse der Situation beschränken, falls sie diese für ihre äussere und innere Sicherheit als notwendig erachten.

² Solche Massnahmen, die zeitlich begrenzt sein müssen, sind dem Verwahrer unter Angabe ihrer Art umgehend zu notifizieren.

Art. 11 Beilegung von Streitigkeiten

¹ Streitigkeiten zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien, die die Auslegung oder Anwendung dieses Protokolls betreffen und die von den Streitparteien weder durch Verhandlungen noch durch andere Mittel beigelegt werden können, werden auf Antrag einer an der Streitigkeit beteiligten Vertragspartei einem Schiedsverfahren unterworfen und dazu einem Schiedsgericht, das aus einem Schiedsrichter oder mehreren Schiedsrichtern besteht, unterbreitet; das Schiedsgericht ist von den Streitparteien in gegenseitigem Einvernehmen auszuwählen. Können sich die Streitparteien innerhalb von drei Monaten nach dem Tag, an dem das Schiedsverfahren beantragt wurde, nicht auf die Wahl eines oder mehrerer Schiedsrichter einigen, so kann jede der beteiligten Vertragsparteien den Generalsekretär der Vereinten Nationen ersuchen, einen Einzelschiedsrichter zu bestellen, dem die Streitigkeit zur Entscheidung unterbreitet wird.

² Das Urteil des nach Absatz 1 bestellten Schiedsgerichts ist für die an der Streitigkeit beteiligten Vertragsparteien bindend.

⁴ SR 0.120

Art. 12 Vorbehalte

Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung dieses Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations-, Annahme-, Genehmigungs- oder Beitrittsurkunde den Verwahrer davon in Kenntnis setzen, dass er sich durch Artikel 11 nicht als gebunden betrachtet.

Art. 13 Änderung des Protokolls

¹ Dieses Protokoll kann nach dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren geändert werden, sofern in den Artikeln 14 und 15 nichts anderes bestimmt ist.

² Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von dieser Partei vorgeschlagene Änderung des Protokolls von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geprüft.

³ Falls die Änderung mit einer $\frac{2}{3}$ -Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen wird, gibt der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung allen Vertragsparteien zur Annahme bekannt.

⁴ Änderungsanträge, die nach den Bestimmungen von Absatz 3 des vorliegenden Artikels bekannt gegeben wurden, treten für alle Vertragsparteien drei Monate nach Ablauf einer Frist von zwölf Monaten nach ihrer Bekanntgabe in Kraft, ausser wenn in dem Zeitraum von zwölf Monaten nach Bekanntgabe des Änderungsantrags Einspruch seitens einer der Vertragsparteien gegen diesen Änderungsantrag beim Generalsekretär der Vereinten Nationen erhoben wurde.

⁵ Falls ein Einspruch gegen den Änderungsantrag entsprechend den Bestimmungen in Absatz 4 des vorliegenden Artikels erhoben wurde, gilt der Änderungsantrag als abgelehnt und wirkungslos.

Art. 14 Änderung der Anlagen I und II

¹ Die Anlagen I und II können nach dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren geändert werden.

² Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von dieser Partei vorgeschlagene Änderung der Anlagen I und II von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geprüft.

³ Falls diese von den anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien mehrheitlich angenommen wird, gibt der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung den direkt betroffenen Vertragsparteien zur Annahme bekannt. Im Sinne dieses Artikels gilt eine Vertragspartei als direkt betroffen, wenn beim Einfügen eines neuen Abschnitts einer Wasserstrasse oder eines neuen Terminals oder bei einer Änderung dieses Abschnitts oder dieses Terminals dieser Abschnitt einer Wasserstrasse durch ihr Hoheitsgebiet führt oder direkt an diesen Terminal angeschlossen wird, oder wenn sich der Terminal in ihrem Hoheitsgebiet befindet.

⁴ Änderungsanträge, die nach den Bestimmungen der Absätze 2 und 3 des vorliegenden Artikels bekannt gegeben wurden, gelten als angenommen, wenn innerhalb von sechs Monaten nach der Bekanntgabe durch den Verwahrer keine der direkt

betroffenen Vertragsparteien Einspruch gegen diesen Änderungsantrag beim Generalsekretär der Vereinten Nationen erhoben hat.

⁵ Änderungen, die nach Absatz 4 und 3 des vorliegenden Artikels angenommen wurden, werden vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien bekannt gegeben; sie treten drei Monate nach ihrer Bekanntgabe durch den Verwahrer in Kraft.

⁶ Falls ein Einspruch gegen den Änderungsantrag entsprechend den Bestimmungen in Absatz 4 des vorliegenden Artikels erhoben wurde, gilt der Änderungsantrag als abgelehnt und wirkungslos.

⁷ Der Verwahrer wird vom Sekretariat der Wirtschaftskommission für Europa unverzüglich über die von einem Änderungsantrag direkt betroffenen Vertragsparteien in Kenntnis gesetzt.

Art. 15 Änderung der Anlage III

¹ Anlage III kann nach dem in diesem Artikel beschriebenen Verfahren geändert werden.

² Auf Antrag einer Vertragspartei wird jede von dieser Partei vorgeschlagene Änderung der Anlage III von der Arbeitsgruppe Kombiniertes Verkehr der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa geprüft.

³ Falls diese mit einer $\frac{2}{3}$ -Mehrheit der anwesenden und abstimmenden Vertragsparteien angenommen wird, gibt der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Änderung allen Vertragsparteien zur Annahme bekannt.

⁴ Änderungsanträge, die nach den Bestimmungen von Absatz 3 des vorliegenden Artikels bekannt gegeben wurden, treten nach Ablauf einer Frist von sechs Monaten nach dem Zeitpunkt ihrer Bekanntgabe in Kraft, ausser wenn von $\frac{1}{5}$ oder mehr der Vertragsparteien Einspruch gegen diesen Änderungsantrag beim Generalsekretär der Vereinten Nationen erhoben wurde.

⁵ Änderungen, die nach Absatz 4 des vorliegenden Artikels angenommen wurden, werden vom Generalsekretär der Vereinten Nationen allen Vertragsparteien bekannt gegeben; sie treten drei Monate nach ihrer Bekanntgabe durch den Verwahrer für alle Vertragsparteien in Kraft, ausser für diejenigen Parteien, die innerhalb von sechs Monaten nach Bekanntgabe des Änderungsantrags beim Generalsekretär der Vereinten Nationen Einspruch gegen diesen Änderungsantrag nach Absatz 4 des vorliegenden Artikels erhoben haben.

⁶ Falls von $\frac{1}{5}$ oder mehr der Vertragsparteien ein Einspruch gegen den Änderungsantrag entsprechend den Bestimmungen in Absatz 4 des vorliegenden Artikels erhoben wurde, gilt der Änderungsantrag als abgelehnt und wirkungslos.

Art. 16 Kündigung

¹ Jede Vertragspartei kann dieses Protokoll durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete schriftliche Notifikation kündigen.

² Die Kündigung wird ein Jahr nach Eingang dieser Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

³ Jede Vertragspartei, die aufhört, Vertragspartei des AGTC⁵ zu sein, hört zum gleichen Zeitpunkt auch auf, Vertragspartei dieses Protokolls zu sein.

Art. 17 Beendigung

Ist nach dem Inkrafttreten dieses Protokolls die Anzahl der Vertragsparteien während zwölf aufeinanderfolgender Monaten geringer als fünf, so tritt das Protokoll zwölf Monate nach dem Zeitpunkt ausser Kraft, in dem der fünfte Staat aufgehört hat, Vertragspartei zu sein.

Art. 18 Notifikationen und Mitteilungen des Verwahrers

Neben den in diesem Protokoll angegebenen Notifikationen und Mitteilungen nimmt der Generalsekretär der Vereinten Nationen die Aufgaben wahr, die in Teil VII des Wiener Übereinkommens vom 23. Mai 1969⁶ über das Recht der Verträge niedergelegt sind.

Art. 19 Verbindlicher Wortlaut

Die Urschrift dieses Protokolls, dessen englischer, französischer und russischer Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist, wird beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

Zu Urkund dessen haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses Protokoll unterschrieben.

Geschehen zu Genf, am 17. Januar 1997.

(Es folgen die Unterschriften)

⁵ SR 0.740.81

⁶ SR 0.111

Wichtige Wasserstrassen im internationalen kombinierten Verkehr⁷

Nummerierung der Wasserstrassen von internationaler Bedeutung

1. Alle wichtigen Wasserstrassen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind, werden mit den Buchstaben «C-E»⁸, gefolgt von einer Nummer bestehend aus zwei, vier oder sechs Ziffern, bezeichnet.
2. Die Hauptwasserstrassen des Wasserstrassennetzes C-E weisen Nummern bestehend aus zwei Ziffern auf, während ihre Zweige Nummern bestehend aus vier und sechs Ziffern tragen.
3. Die Hauptwasserstrassen, die im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung ausgerichtet sind, Seehäfen bedienen und Seebecken miteinander verbinden, werden mit den Nummern 10, 20, 30, 40 und 50 bezeichnet, wobei die Nummern von West nach Ost zunehmen.
4. Die Hauptwasserstrassen, die im Wesentlichen in West-Ost-Richtung ausgerichtet sind und mindestens drei – nach Absatz 3 dieser Anlage aufgeführte – Hauptwasserstrassen kreuzen, werden mit den Nummern 60, 70, 80 und 90 bezeichnet, wobei die Nummern von Nord nach Süd zunehmen.
5. Die anderen Hauptwasserstrassen, die sich zwischen zwei Hauptwasserstrassen nach Absatz 3 und 4 dieser Anlage befinden, werden mit Nummern bestehend aus zwei Ziffern bezeichnet, die zwischen den Nummern dieser beiden Wasserstrassen liegen.
6. Bei den Nebenwasserstrassen (Zweigen) erster oder zweiter Ordnung entsprechen die zwei oder vier ersten Ziffern den Wasserstrassen höherer Ordnung des Wasserstrassennetzes. Die folgenden Ziffern bilden die Nummer der Nebenwasserstrasse, wobei die Nummern ab Beginn bis zum Ende der Wasserstrasse höherer Ordnung entsprechend der untenstehenden Tabelle zunehmen. Die geraden Nummern bezeichnen die Nebenwasserstrassen auf der rechten und die ungeraden Nummern die Nebenwasserstrassen auf der linken Seite.

⁷ Als wichtige Wasserstrassen, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind, gelten die Wasserstrassen, die gegenwärtig für den internationalen kombinierten Linienverkehr genutzt werden, die wichtige Zulaufstrecken für den internationalen kombinierten Verkehr darstellen oder die voraussichtlich in naher Zukunft zu wichtigen Linien des kombinierten Verkehrs (nach Art. 1 Bst. b) werden.

⁸ Die mit den Bst. «C-E» bezeichneten Wasserstrassen sind im Europäischen Übereink. über die grossen Wasserstrassen von internationaler Bedeutung (AGN, SR **0.747.207**) und in diesem Protokoll aufgeführt.

Wichtige Wasserstrassen im internationalen kombinierten Linienverkehr

Abschnitt der Wasserstrasse	Wasserstrassennummer C-E
1) Frankreich	
Dünkirchen-Arleux-Condé sur Escaut	C-E 01
Deûle	
Bauvin-Lille-(Zeebrugge)	C-E 02
Verbindung Seine-Nord [Compiègne-Arleux] (in Planung)	C-E 05
Rhone	
Marseille-Fos-Lyon	C-E 10
Rhonekanal bei Sète	C-E 10-011
Lyon-Saint-Jean de Losne	C-E 10
[St. Jean de Losne-Mülhausen] (in Planung)	C-E 10
Rhein	
(Basel-) Strasbourg	C-E 10
Seine	
Le Havre-Rouen-Conflans	C-E 80
Conflans-Compiègne	C-E 80
[Compiègne-Toul] (in Planung)	C-E 80
Conflans-Gennevilliers	C-E 80-04
Gennevilliers-Bray-sur Seine	C-E 80-04
Mosel	
Toul-Nancy-Thionville (-Trier)	C-E 80
2) Belgien	
Obere Maas	C-E 01
Nordsee-Leie	C-E 02, C-E 07
Gent-Terneuzen-Kanal	C-E 03
Schelde-Rhein-Verbindung	C-E 03, C-E 06
Brüssel-Rupel-Kanal	C-E 04
Bovenschelde	C-E 05
Albert-Kanal	C-E 05
3) Niederlande	
Juliana-Kanal	C-E 01
Dordtsche Kil	C-E 01
Südbevelandkanal	C-E 03
Hollands Diep	C-E 03
Schelde-Rhein-Verbindung	C-E 06
Waal	C-E 10

Abschnitt der Wasserstrasse	Wasserstrassennummer C-E
Rhein	C-E 10
Amsterdam-Rhein-Kanal	C-E 11
Maas-Waal-Kanal	C-E 12
Twente-Kanal	C-E 70
Lek	C-E 70
4) Deutschland	
Rhein (Strasbourg)-Karlsruhe/Grenze Nieder- lande-Deutschland	C-E 10
Wesel-Datteln-Kanal	C-E 10-01
Datteln-Hamm-Kanal (westlicher Teil)	C-E 10-01
Rhein-Herne-Kanal	C-E 10-03
Neckar	C-E 10-07
Dortmund-Ems-Kanal (einschliesslich Südabschnitt des Mittel- landkanals, Dortmunder Haltung)	C-E 13
Mittelweser	C-E 14
Elbe	C-E 20
Elbe-Seitenkanal	C-E 20-02
Hohensaaten-Friedrichsthaler- Wasserstrasse, Westoder	C-E 31
Mittellandkanal (einschliesslich Verbin- dung nach Magdeburg)	C-E 70
Elbe-Havel-Wasserstrasse	C-E 70
Havel-Oder-Wasserstrasse	C-E 70
Untere Havel-Wasserstrasse (einschliesslich einiger Kanäle in Berlin)	C-E 70 (C-E 70-05, C-E 71, C-E 70-12, C-E 70-10, C-E 71-04, C-E 71-06)
Mosel	C-E 80
Main	C-E 80
Main-Donau-Kanal	C-E 80
Donau	C-E 80
Saar	C-E 80-06
5) Schweiz	
Rhein Basel (-Strasbourg)	C-E 10-09
6) Tschechische Republik	
Elbe	C-E 20

Abschnitt der Wasserstrasse	Wasserstrassennummer C-E
Vltava	C-E 20-06
[Morava] (in Planung)	C-E 20 C-E 30
7) Slowakei	
Donau	C-E 80
Váh	C-E 81
[Morava] (in Planung)	C-E 20 C-E 30
8) Österreich	
Donau	C-E 80
9) Polen	
Oder (von der Mündung des Gliwice-Kanals)	C-E 30
Weichsel (von Danzig bis Warschau)	C-E 40
10) Ungarn	
Donau	C-E 80
11) Kroatien	
Donau	C-E 80
[Donau-Sava-Kanal] (in Planung)	C-E 80-10
Drava (von der Mündung bis Osijek)	C-E 80-08
Sava (von der Mündung bis Sisak)	C-E 80-12
12) Jugoslawien	
Donau	C-E 80
13) Bulgarien	
Donau	C-E 80
14) Rumänien	
Donau	C-E 80
Donau-Kanal bis zum Schwarzen Meer	C-E 80-14
15) Russische Föderation	
St. Petersburg – Rybinsker Schleuse (Volga-Ostsee-Wasserstrasse, Rybinsker Stausee)	C-E 50
Rybinsker Schleuse-Astrakhan (Volga)	C-E 50
Rybinsk-Moskau (Volga, Imeni Moskvj-Kanal, Moskva)	C-E 50-02

Abschnitt der Wasserstrasse	Wasserstrassennummer C-E
Vytegra-Petrozavodsk (Onegasee)	C-E 60
Mündung der Kama-Perm (Kama)	C-E 50-01
Azov-Krasnoarmeisk (Don, Volga-Don-Kanal)	C-E 90
16) Ukraine	
Donau	C-E 80
Donau-Kilia-Flussarm	C-E 80-09
Dnipro (von der Mündung bis Kyiv)	C-E 40
Küstenstrecken	
Küstenstrecke von Gibraltar nach Norden den Küsten Portugals, Spaniens, Frank- reichs, Belgiens, der Niederlande und Deutschlands entlang, durch den Kieler Kanal, den Küsten Deutschlands, Polens, Litauens, Estlands und Russlands entlang bis zur Wasserstrasse St. Petersburg- baltische Volga, Weissmeer-Ostseekanal, der Küste des Weissen Meeres entlang bis Arkhangelsk, sowie die nur auf diesem Wege zugänglichen Wasserstrassen	C-E 60
Küstenstrecke von Gibraltar nach Süden den Küsten Spaniens, Frankreichs, Italiens, Griechenlands, der Türkei, Bulgariens, Rumäniens und der Ukraine entlang, der Südküste der Krim bis Azov entlang, durch den Don bis Rostov-Kalach-Volgograd- Astrakhan, sowie die nur auf diesem Wege zugänglichen Wasserstrassen	C-E 90

Wichtige Hafenterminals im internationalen kombinierten Verkehr⁹

Nummerierung der Hafenterminals an den Wasserstrassen

Jeder Hafenterminal, der für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung ist, ist mit einer Nummer versehen, die sich aus der Nummer der Wasserstrasse, an dem sich der Terminal befindet, gefolgt von einem Bindestrich sowie einer zweistelligen Nummer, die den Hafen an der Wasserstrasse bezeichnet, zusammensetzt. Diese Nummern sind von Westen nach Osten und von Norden nach Süden aufsteigend.

Den Hafenterminals, die im Europäischen Übereinkommen über die grossen Wasserstrassen von internationaler Bedeutung¹⁰ (AGN) und im vorliegenden Protokoll aufgeführt sind, stehen die Buchstaben «C-P» vor; den Hafenterminals, die lediglich für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung und nur in diesem Protokoll aufgeführt sind, steht der Buchstabe «C» vor.

⁹ Als wichtige Terminals, die für den internationalen kombinierten Verkehr von Bedeutung sind, gelten Terminals, die mit den Wasserstrassen und den entsprechenden Küstenstrecken ein zusammenhängendes kombiniertes Verkehrsnetz bilden und die bereits im kombinierten Verkehr eingesetzt werden.

¹⁰ SR **0.747.207**

Wichtige Hafenterminals

1) Frankreich

C-P 01-01	Dünkirchen (Dünkirchen-Valencienne-Kanal, 20,5 km)
C-P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
C-P 10-36	Strasbourg (Rhein, 296,0 km)
C-P 10-39	Mülhausen-Ottmarsheim (Grosser Elsässischer-Kanal, 21,0 km)
C-P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km, beziehungsweise 335,0 km)
C-P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
C-P 10-45	Marseille-Fos (Marseille-Rhone-Kanal, 0,0 km)
C-P 10-04-01	Sète (Rhone-Sète-Kanal, 96,0 km)
C-P 80-01	Le Havre (Kanal von Le Havre nach Tancarville, 20,0 km)
C-P-80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)
C-P 80-04-01	Autonome Häfen in Paris: 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); Saint-Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).

2) Belgien

C-P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
C-P 01-04	Lüttich (Maas, 113,7 km)
C-P 02-01	Zeebrugge (Nordsee)
C-P 03-04	Gent (Terneuzen-Gent-Kanal 4,6 km)
C-P 04-05	Brüssel (Brüssel-Rupel-Kanal, 62,0 km)
C-P 04-05-02	Willebroek (Brüssel-Rupel-Kanal, 34,0 km)
C-P 05-01	Avelgem (Bovenschede, 35,7 km)
C-P 05-03	Meerhout (Albert-Kanal, 80,7 km)
C-P 06-01	Antwerpen (Schelde, 102,9 km)

3) Niederlande

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

4) Deutschland

C-P 10-04	Emmerich (Rhein, 852,0 km)
C-P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhein, 774,0 km)
C-P 10-14	Düsseldorf (Rhein, 743,0 km)
C-P 10-15	Neuss (Rhein, 740,0 km)
C-P 10-18	Köln (Rhein, 688,0 km)
C-P 10-24	Koblenz (Rhein, 596,0 km)
C-P 10-29	Mannheim (Rhein, 424,0 km)
C-P 10-32	Germersheim (Rhein, 385,0 km)
C-P 10-33	Wörth (Rhein, 366,0 km)
C-P 10-34	Karlsruhe (Rhein, 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) ¹¹
C-P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 und 333,0 km) ⁹
C-P 80-12	Mainz (Rhein, 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) Schweiz

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

6) Tschechische Republik

C-P 20-15	Děčín (Elbe, 98,2 und 94,2 km) ⁹
C-P 20-16	Ustí nad Labem (Elbe, 75,3 und 72,5 km) ⁹
C-P 20-17	Mělník (Elbe, 3,0 km) ⁹
C 20-01	Pardubice (Elbe 130,0 km) (in Planung)
C-P 20-06-01	Prag (Vltava, 46,5 und 55,5 km)

7) Slowakei

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	Sereď (Váh, 74,3 km)
C 81-02	Šála (Váh, 54,5 km)
C 20/30-01	Devínska Nová Ves (Morava, 4,0 km)

¹¹ Die Entfernungen, die Häfen an der Elbe betreffen, wurden wie folgt gemessen: in Deutschland, ab der tschechisch-deutschen Grenze; in der Tschechischen Republik, ab dem Elbe-Vltava-Verbindungskanal in Mělník.

8) Österreich

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	Wien (Donau, 1916,8–1920,2 km)

9) Polen

C-P 30	Gliwice Labedy (Gliwice-Kanal)
C-P 30	Opole (Oder)
C-P 30	Wroclaw (Oder)
C-P 40	Plock (Weichsel)

10) Ungarn

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

11) Kroatien

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) Jugoslawien

...

13) Bulgarien

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

14) Rumänien

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-Schwarzes Meer-Kanal, 64,0 km)

15) Russische Föderation¹²

C-P 50-01	St. Petersburg, Seehafen (Neva, 1397,0 km)
C-P 50-02	St. Petersburg, Binnenhafen (Neva, 1385,0 km)
C-P 50-03	Podporozhie (Volga-Ostsee-Wasserstrasse, 1045,0 km)
C-P 50-04	Cherepovets (Volga-Ostsee Wasserstrasse, 540,0 km)
C-P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520,0 km)

¹² Entfernungen ab Moskauer Südhafen.

C-P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km)
C-P 50-07	Kazan (Volga, 1313,0 km)
C-P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541,0 km)
C-P 50-09	Samara (Volga, 1746,0 km)
C-P 50-10	Saratov (Volga, 2175,0 km)
C-P 50-11	Volgograd (Volga, 2560,0 km)
C-P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051,0 km)
C 50-01	Rybinsk (Volga, 433,0 km)
C 50-02	Kineshma (Volga, 708,0 km)
C 50-03	Tolyatti (Volga, 1675,0 km)
C-P 50-02-01	Nordhafen Moskaus (Imeni Moskvyy-Kanal, 42,0 km)
C-P 50-02-02	Westhafen Moskaus (Imeni Moskvyy-Kanal, 32,0 km)
C-P 50-02-03	Südhafen Moskaus (Imeni Moskvyy-Kanal, 0,0 km)
C-P 50-01-01	Perm (Kama, 2269,0 km)
C 50-01-01	Chaikovsky (Kama, 1933,0 km)
C-P 90-03	Azov (Don, 3168,0 km)
C-P 90-04	Rostov (Don, 3134,0 km)
C-P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997,0 km)
C 90-01	Volgodonsk (Don, 1868,0 km)

16) Ukraine

C-P 80-09-02	Kilia (Donau-Kilia-Flussarm, 47,0 km)
C-P 80-09-03	Oust-Dunajsk (Donau-Kilia-Flussarm, 1,0 km)
C-P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km)
C-P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
C-P 40-12	Kherson (Dnipro, 28,0 km)

*Anlage III***Technische und betriebliche Mindestvorgaben
der wichtigen Wasserstrassen im
internationalen kombinierten Verkehr****a) Technische Merkmale der Wasserstrassen C-E**

Die wichtigsten technischen Merkmale der Wasserstrassen C-E stimmen im Allgemeinen mit der Klassifizierung der europäischen Binnenwasserstrassen nach Tabelle 1 überein.

Für die Beurteilung der verschiedenen Wasserstrassen C-E sind die Merkmale der Klassen Vb bis VII unter Berücksichtigung folgender Prinzipien zu verwenden:

- i) Die Wasserstrassenklasse wird durch die horizontalen Abmessungen der Selbstfahrer, Schubleichter und Schubverbände festgelegt, hauptsächlich durch die standardisierten Hauptabmessungen, nämlich deren maximale Breite.
- ii) Bei Raumplanungs- oder Infrastrukturprogrammen gelten die Anforderungen der Klasse Vb nach Tabelle 1 als Mindestvorgaben. Bei neuen Wasserstrassen, die für den kombinierten Verkehr genutzt werden, sollte ein Tiefgang von mindestens 2,80 m garantiert werden.
- iii) Folgende Mindestanforderungen müssen erfüllt sein, damit eine Wasserstrasse als für den Containertransport geeignet gilt:
 - Binnenschiffe mit einer Breite von 11,4 m und einer Länge von 110 m müssen Container in drei oder mehr Lagen transportieren können; falls dies nicht möglich ist, sollte eine maximale Länge von 185 m für Schubverbände erlaubt werden. Auf diese Weise können Container in zwei Lagen transportiert werden.
- iv) Bei einer Modernisierung von bestehenden Wasserstrassen und beim Bau von neuen Wasserstrassen sind wachsende Hauptabmessungen der Schiffe und Verbände zu berücksichtigen.
- v) Für einen effizienteren Containertransport sollte immer auf die grösstmögliche Brückendurchfahrtshöhe nach Fussnote 4 der Tabelle 1¹³ geachtet werden.
- vi) Auf den Wasserstrassen mit variablem Wasserstand sollte der empfohlene Tiefgang demjenigen Tiefgang entsprechen, der an durchschnittlich 240 Tagen des Jahres (oder 60 % der Schifffahrtsperiode) erreicht oder überschritten wird. Der empfohlene Wert für die Brückendurchfahrtshöhe (5,25 m, 7,00 m oder 9,10 m) sollte für den höchsten schiffbaren Wasserstand erhalten bleiben, falls dies machbar und wirtschaftlich vertretbar ist.

¹³ Falls der Anteil der leeren transportierten Container auf jedem Schiff 50 % übersteigt, sollte die Mindestbrückendurchfahrtshöhe über den in der Fussnote 4 erwähnten Wert hinaus erhöht werden.

- vii) Auf allen Wasserstrassen oder zumindest auf deren grösstmöglichen Strecken sollten einheitliche Normen betreffend die Klasse, den Tiefgang und die Brückendurchfahrtshöhe gelten.
- viii) Falls dies möglich ist, sollten die Parameter der anliegenden Wasserstrassen identisch oder ähnlich sein.
- ix) Der grösste Tiefgang (4,50 m) und die grösste Brückendurchfahrtshöhe (9,10 m) sollten in allen Teilen des Netzes, die direkt mit den Küstenstrassen verbunden sind, gewährleistet sein.
- x) Eine Mindestbrückendurchfahrtshöhe von 7 m sollte auf den Wasserstrassen gewährleistet sein, die wichtige Seehäfen mit dem Hinterland verbinden und die einen effizienten Containertransport und einen Binnen-Seeverkehr garantieren sollen.
- xi) Die in der oben erwähnten Anlage I aufgezählten Küstenstrassen dienen der Kontinuität des Wasserstrassennetzes C-E in ganz Europa. Sie sollen, wie im vorliegenden Protokoll festgelegt, von Schiffen der Binnen- und Seeschifffahrt befahren werden können, deren Abmessungen, wo dies machbar und wirtschaftlich vertretbar ist, den Anforderungen der Klassen Vb und folgende für Selbstfahrer genügen.

Tabelle 114

Klassifizierung der Binnenwasserstrassen von internationaler Bedeutung im kombinierten Verkehr¹⁵

Art der Wasserstrasse	Klasse der Wasserstrasse	Selbstfahrer und Schleppverbände				Schubverbände				Mindestdurchfahrtshöhe unter Brücken ²	Graphische Symbole auf den Karten		
		Schiffstyp: allgemeine Merkmale		Schiffstyp: allgemeine Merkmale		Typ des Verbandes: allgemeine Merkmale		Typ des Verbandes: allgemeine Merkmale					
		Bezeichnung	Maximale Länge	Maximale Breite	Tiefgang ⁵	Tragfähigkeit	Länge	Breite	Tiefgang ⁵			Tragfähigkeit	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
von internationaler Bedeutung ¹	Vb	Grosse Rheinschiffe	95–110	11,4	2,50–2,80	1,500–3,000		172–185	11,4	2,50–4,50	3,200–6,000	5,25 oder 7,00 oder 9,10 ⁴	
	Vla							95–110 ¹	22,8	2,50–4,50	3,200–6,000	7,00 oder 9,10 ⁴	
	Vlb	3	140	15,0	3,90			185–195	22,8	2,50–4,50	6,400–12,000	7,00 oder 9,10 ⁴	
	Vlc							270–280	22,8	2,50–4,50	9,600–18,000	9,10 ⁴	
von internationaler Bedeutung ¹	VII							195–200 ¹	33,0–34,2 ¹	2,50–4,50	9,600–18,000	9,10 ⁴	
								275–285	33,0–34,2 ¹	2,50–4,50	14,500–27,000	9,10 ⁴	

14 Diese Klassifizierung entspricht der Auflistung von Anhang III des Europäischen Übereinkommens über die grossen Wasserstrassen von internationaler Bedeutung (AGN) vom 19. Jan. 1996 (SR 0.747.207).

15 Die Klassen I–Va sind nicht aufgeführt, da sie nur von regionaler Bedeutung sind und den kombinierten Verkehr nicht betreffen.

Notizen zu Tabelle 1

- 1 Die erste Ziffer entspricht dem aktuellen Ausbaustandard, die zweite zieht die zukünftige Entwicklung in Betracht, und, in besonderen Fällen, den aktuellen Zustand.
- 2 In Anbetracht einer Sicherheitsmarge von ungefähr 0,30 m zwischen dem höchsten Punkt des Schiffes oder seiner Ladung und der Brücke.
- 3 Es wird die mögliche zukünftige Entwicklung des Roll-on/Roll-off-Verkehrs, des Containertransports und der Küstenschifffahrt in Betracht gezogen.
- 4 Überprüfte Höhe für den Containertransport:
5,25 m für Schiffe, die Container in zwei Lagen befördern,
7,00 m für Schiffe, die Container in drei Lagen befördern,
9,10 m für Schiffe, die Container in vier Lagen befördern.
50 % der Container können leer sein, andernfalls muss ballastiert werden.
- 5 Der Tiefgang für eine bestimmte Wasserstrasse wird entsprechend den lokalen Bedingungen festgelegt.
- 6 In einzelnen Fällen kann ein Verband mit einer höheren Anzahl Schubleichter auf bestimmten Abschnitten der Wasserstrassen der Klasse VII eingesetzt werden. In diesem Fall dürfen die horizontalen Abmessungen die in der Tabelle angegebenen Werte überschreiten.

b) Betriebliche Mindestanforderungen an Wasserstrassen C-E

Die Wasserstrassen C-E müssen den folgenden grundlegenden Betriebsbedingungen entsprechen, um einen zuverlässigen internationalen Transport zu ermöglichen:

- i) Der Verkehr sollte während der ganzen Schifffahrtsperiode gewährleistet sein, mit Ausnahme der nachstehend erwähnten Unterbrechungen.
- ii) Die Schifffahrtsperiode kann nur in Gegenden mit strengen klimatischen Bedingungen, in denen es unmöglich ist, die Kanäle im Winter frei von Eis zu halten, und in denen man somit die Schifffahrt unterbrechen muss, kleiner als 365 Tage sein. In diesem Fall müssen Anfang und Schluss der Schifffahrtsperiode festgelegt werden. Die durch Naturereignisse wie Eis, Überschwemmungen usw. hervorgerufenen Unterbrechungen sollten mit Hilfe technischer und organisatorischer Mittel auf ein striktes Minimum begrenzt werden.
- iii) Die durch die regelmässige Instandhaltung der Schleusen und anderer hydraulischer Einrichtungen hervorgerufenen Unterbrechungen sollten auf ein striktes Minimum begrenzt werden. Die Benutzer der Wasserstrasse, auf der Instandhaltungsarbeiten vorgesehen sind, sollten über die Daten und die Dauer der vorgesehenen Unterbrechung unterrichtet werden. Im Falle einer unvorhergesehenen Panne einer Schleuse oder einer anderen hydraulischen Einrichtung oder in anderen Fällen von höherer Gewalt muss die Dauer der Unterbrechung durch entsprechende Massnahmen zur Behebung dieser Situation auf ein striktes Minimum begrenzt werden.
- iv) Eine Unterbrechung aufgrund von Untiefen ist in keinem Falle zulässig. Hingegen sind vernünftige Beschränkungen des zulässigen Wasserstandes auf Wasserstrassen mit variablem Wasserstand annehmbar. Jedoch sollte unter allen Umständen ein Tiefgang von mindestens 1,20 m gewährleistet sein und der charakteristische oder empfohlene Tiefgang sollte an 240 Tagen pro Jahr erreicht oder überschritten werden. In den in Absatz ii) oben erwähnten Gegenden sollte der Mindesttiefgang von 1,20 m während 60 % der durchschnittlichen Schifffahrtsperiode gewährleistet sein.
- v) Die Betriebszeiten der Schleusen, der beweglichen Brücken und anderer Infrastrukturanlagen müssen die Schifffahrt an Werktagen 24 Stunden am Tag ermöglichen, sofern dies aus wirtschaftlicher Sicht vertretbar ist. Ausnahmen können in gewissen Fällen aus organisatorischen und/oder technischen Gründen zugelassen werden. Die Schifffahrt muss ebenfalls an Feiertagen und Wochenenden durch vernünftige Betriebszeiten sichergestellt werden.

c) Technische und betriebliche Mindestanforderungen an Hafenterminals

Das Wasserstrassennetz C-E wird durch ein System von Hafenterminals an den Wasserstrassen ergänzt. Jeder Terminal muss folgenden technischen und betrieblichen Mindestanforderungen entsprechen:

- i) Er muss an einer Wasserstrasse C-E liegen.
- ii) Er muss Schiffe oder Schubverbände, die auf dieser Wasserstrasse eingesetzt werden, entsprechend ihrer Klasse aufnehmen können.
- iii) Er muss von Strassen oder Eisenbahnlinien von grosser Bedeutung bedient werden (vorzugsweise von solchen Strassen oder Eisenbahnlinien, die Teil des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstrassen des internationalen Verkehrs¹⁶ [AGR], des Europäischen Übereinkommens über die Hauptlinien des internationalen Eisenbahnverkehrs [AGC] und des AGTC¹⁷ sind).
- iv) Er muss einen Warenumsatz von mindestens 30 000 bis 40 000 TEU pro Jahr abfertigen können.
- v) Er muss zufriedenstellende Möglichkeiten für einen Ausbau der Hafenanlagen bieten.
- vi) Er muss alle für die gängigen Geschäfte des internationalen Transportes nötigen Dienstleistungen anbieten.
- vii) Um den Umweltschutzanforderungen zu genügen, müssen in den Häfen von internationaler Bedeutung Einrichtungen zur Abnahme der auf den Schiffen entstandenen Abfälle vorhanden sein.
- viii) Er muss das rasche Umladen der Container und anderer intermodaler Ladeeinheiten (Wechselbehälter, Sattelanhänger, Nutzfahrzeuge usw.) in den Binnenhäfen sicherstellen und ausreichende Kapazitäten für die Zwischenlagerung der Container und die Umschlaganlage anbieten.
- ix) Der regelmässige Containerumsatz in den besonders für den kombinierten Verkehr ausgerüsteten Terminals muss wirtschaftlich sein.
- x) Neben dem eigentlichen Umladen (das hauptsächlich mit Kranen mit einer Stundenleistung von 15 bis 20 Ladeeinheiten pro Kran erfolgt) müssen die Terminals in der Lage sein, zahlreiche weitere Dienste anzubieten, insbesondere die Durchführung von Containerbeförderungen, die Lagerung von leeren Containern, den Unterhalt sowie die Reparatur von beschädigten Containern.
- xi) Für den Roll-on/Roll-off-Verkehr sind besondere Anlagen, wie Laderampen, spezielle Kais und Abstellflächen, erforderlich.
- xii) Die Hafenkais für Binnenschiffe, die im kombinierten Verkehr eingesetzt werden, müssen einen Tiefgang von mindestens 2,80 m gewährleisten, wünschenswert ist jedoch ein Tiefgang von 3,5 m. Ausserdem müssen die Kais ausreichend lang sein, damit sie Schiffe mit einer Länge von 110 m abfer-

¹⁶ SR 0.725.11

¹⁷ SR 0.740.81

tigen können; ihre Mindestbrückendurchfahrtshöhe muss mit derjenigen der anliegenden Wasserstrassen identisch sein.

- xiii) Ein leistungsfähiger Güterumschlag in den Terminals kann die Effizienz der Dienste des kombinierten Verkehrs bedeutend unterstützen, insbesondere wenn er folgende Voraussetzungen erfüllt:
- Zwischen der letzten Ladungsannahme und der Abfahrt der Schiffe sowie zwischen der Ankunft der Schiffe und dem Löschen der Ladung darf nicht mehr als eine Stunde vergehen, es sei denn, die Kunden wünschten andere Lade- und Löscheziten.
 - Die Wartezeiten für Strassenfahrzeuge, die Ladung liefern oder aufnehmen, müssen möglichst kurz sein (höchstens 20 Min.).
 - Diese Anforderungen können mit einer geeigneten Anordnung und Grösse der verschiedenen Elemente des Umschlagterminals (siehe Ziff. viii) erfüllt werden.
- xiv) Auch die verschiedenen funktionalen Bereiche eines Terminals bestehen aus einer bestimmten Anzahl von Elementen, die zu einem System gehören. Der Bau eines unter allen Gesichtspunkten optimalen Umschlagterminals erfordert daher aufeinander abgestimmte Elemente; das schwächste Element bestimmt nämlich die Wirtschaftlichkeit des Terminals.

Geltungsbereich am 15. September 2010¹⁸

Vertragsstaaten	Ratifikation Beitritt (B)		Inkrafttreten	
Bulgarien	20. Mai	1999	29. Oktober	2009
Dänemark	26. Februar	1998	29. Oktober	2009
Luxemburg	7. März	2000	29. Oktober	2009
Niederlande ^a	2. November	1999	29. Oktober	2009
Rumänien	24. Februar	1999	29. Oktober	2009
Schweiz	4. März	1998	29. Oktober	2009
Serbien*	31. Juli	2009 B	29. Oktober	2009
Tschechische Republik	2. September	1998	29. Oktober	2009
Ungarn*	27. September	2007	29. Oktober	2009

* Vorbehalte und Erklärungen.

Die Vorbehalte und Erklärungen werden in der AS nicht veröffentlicht. Die französischen und englischen Texte können auf der Internetseite der Vereinten Nationen:

<http://treaties.un.org/> eingesehen oder bei der Direktion für Völkerrecht, Sektion Staatsverträge, 3003 Bern, bezogen werden.

^a Für das Königreich in Europa.

¹⁸ Eine aktualisierte Fassung des Geltungsbereiches findet sich auf der Internetseite des EDA (<http://www.eda.admin.ch/vertraege>).

