

**Avant-projet de décret portant assentiment à l'Accord européen sur les
grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) fait à
Genève le 19 janvier 1996**

Le Gouvernement wallon,

Sur la proposition du Ministre-Président, chargé des Relations internationales, et
du Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité,

Après délibération,

ARRÊTE :

*« Le Ministre-Président, chargé des Relations internationales, est chargé de présenter au Parlement le
projet de décret dont la teneur suit : »*

Article 1^{er}

Le présent décret règle une matière régionale.

Article 2

L'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale
(AGN) fait à Genève le 19 janvier 1996 sortira son plein et entier effet.

Article 3

Sortiront leur plein et entier effet :

1° les amendements à l'Accord européen sur les grandes voies navigables
d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996, adoptés en
application de l'article 12 de l'Accord ; et

2° pour autant qu'il s'agisse d'amendements où le Royaume de Belgique est une
Partie contractante directement concernée, les amendements aux Annexes I et II
à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale
(AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996, adoptés en application de l'article 13 de
l'Accord ; et

3° les amendements à l'Annexe III à l'Accord européen sur les grandes voies
navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996,
adoptés en application de l'article 14 de l'Accord.

Le Gouvernement de la Région wallonne informe le Parlement de la Région wallonne de toute proposition d'amendement adoptée en application des articles mentionnés ci-dessus endéans les deux mois qui suivent la communication faite par le Secrétaire général des Nations Unies.

Le Parlement de la Région wallonne peut sauf en cas d'amendement aux Annexes I et II à l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN), fait à Genève le 19 janvier 1996, adopté en application de l'article 13 de l'Accord et pour lequel le Royaume de Belgique n'est pas considéré comme directement intéressé, s'opposer à ce que ledit amendement sorte son plein et entier effet, endéans les trois mois qui suivent la notification faite par le Gouvernement de la Région wallonne.

Namur, le

Pour le Gouvernement :

Le Ministre-Président,

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping strokes, positioned over the printed name 'Elio Di Rupo'.

Elio Di Rupo

Le Vice-Président et Ministre du Climat, de l'Energie et de la Mobilité,

Philippe Henry

AVANT-PROJET DE DÉCRET

portant assentiment à l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) conclu à Genève le 19 janvier 1996

RÉSUMÉ

Ce texte porte assentiment à l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) conclu à Genève le 19 janvier 1996. En Wallonie, ce réseau de voies navigables et de ports visés par l'accord mérite d'être développé afin de proposer une alternative de transport plus respectueuse de l'environnement, décongestionner le réseau routier ou encore diminuer les accidents de la route.

Exposé des motifs

1. Contexte

L'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) a été rédigé au sein de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU). Il a été adopté le 19 janvier 1996 par le Comité des transports intérieurs (CTI). Le CTI est le Comité sectoriel de la CEE-ONU en matière de coopération dans le domaine des transports intérieurs.

L'importance stratégique de ce domaine de travail provient du fait que le développement et l'intégration économiques des pays de la CEE-ONU nécessitent le transport international, et par conséquent une coopération intergouvernementale. L'objectif principal de cette coopération est de faciliter et de développer le transport international tout en améliorant sa sécurité et sa performance environnementale.

La poursuite de cet objectif est une tâche complexe faisant intervenir un grand nombre d'enjeux, comme des questions d'infrastructures, de moyens de transport et de procédures opérationnelles spécifiques à trois modes de transport différents. Il s'agit, à cet égard, du transport routier, ferroviaire, par voies de navigation intérieure, ainsi que le transport multimodal et combiné.

L'AGN définit le réseau européen de voies navigables et de ports convenu au niveau international (appelé « réseau de voies navigables E »), ainsi que les paramètres de conformité de ce réseau en matière d'infrastructure et d'exploitation. Le réseau de voies navigables E comprend des cours d'eau, des canaux et des parcours côtiers navigables allant de l'Atlantique à l'Oural, reliant 37 pays et s'étendant au-delà de la région européenne.

L'accord met en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement et de construction d'un réseau de voies navigables d'importance internationale sur la base de paramètres convenus d'infrastructure et d'exploitation. Les parties contractantes s'engagent à exécuter le plan dans le cadre de leurs programmes respectifs.

Le réseau de voies navigables E se compose de voies navigables et de ports d'importance internationale et est mentionné dans les annexes I et II à l'accord.

Dans la liste des voies navigables d'importance internationale figurent notamment : la Meuse, la Sambre, le canal Liège – Visé, le canal de Monsin, le canal Charleroi – Bruxelles, le canal Nimy – Blaton – Péronnes et dans la liste des ports de navigation intérieure d'importance internationale Charleroi, Namur, et Liège.

L'annexe III contient les caractéristiques techniques et d'exploitation des voies navigables. Les caractéristiques principales des voies navigables E doivent être généralement conformes à la classification des voies navigables européennes. Pour évaluer les différentes voies navigables E, il convient de se baser sur les caractéristiques des classes IV à VII. Les voies navigables E doivent satisfaire à une série d'exigences d'exploitation essentielles afin de pouvoir garantir un transport international fiable.

Ces conditions d'exploitation concernent notamment l'accessibilité du réseau des voies navigables qui doit être garantie au maximum, tant par le fonctionnement des infrastructures que par la réduction des interruptions de la navigation autant que possible.

Bien que cet accord ait été adopté en 1996, la Belgique n'en est pas encore partie. L'objet de cet accord étant de permettre le développement du transport par voies navigables, il est important de pouvoir y adhérer et de tendre vers les objectifs qui ont été fixés par celui-ci afin d'être un des maillons participant au développement du réseau européen de voies navigables.

En Wallonie, ce réseau de voies navigables et de ports visés par l'accord mérite d'être développé afin de proposer une alternative de transport plus respectueuse de l'environnement, décongestionner le réseau routier ou encore diminuer les accidents de la route.

2. Réforme décrétable proposée

L'avant-projet de décret porte assentiment à l'accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN) conclu à Genève le 19 janvier 1996. Cet accord vise à mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement et de construction d'un réseau de voies navigables d'importance internationale, sur la base de paramètres convenus d'infrastructure et d'exploitation.

Commentaire des articles

Art. 1er.

L'article désigne le chef de compétence de la Wallonie.

Art. 2.

L'article confirme l'assentiment de la Wallonie à l'AGN.

Art. 3.

Cet article a pour conséquence que le Parlement wallon porte son assentiment à de futures modifications de l'accord en connaissance de cause et sous certaines conditions.

Les articles 12, 13 et 14 prévoient en effet une procédure d'amendement de l'accord par laquelle les propositions de modification sont réputées adoptées si aucune objection n'a été formulée par la partie intéressée endéans un certain délai.

Le Parlement est informé par le Gouvernement de tout amendement adopté selon la procédure visée aux articles 12, 13 et 14 afin de prendre la position adéquate face audit amendement

Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN)

Conclu à Genève le 19 janvier 1996

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 21 août 1997

Entré en vigueur pour la Suisse le 26 juillet 1999

(Etat le 29 août 2002)

Les Parties contractantes,

conscientes de la nécessité de faciliter et de développer le transport international par voie navigable en Europe,

sachant que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

soulignant l'importance du rôle du transport par voie navigable qui, comparé à d'autres modes de transport intérieur, présente des avantages économiques et écologiques et dispose d'une capacité excédentaire d'infrastructure et de bateaux et est donc en mesure de réduire les coûts sociaux et l'impact négatif sur l'environnement des transports intérieurs dans leur ensemble,

convaincues qu'il est indispensable, pour rendre le transport international par voie navigable en Europe, y compris le transport par les navires fluvio-maritimes suivant les parcours côtiers, plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement et de construction d'un réseau de voies navigables d'importance internationale, sur la base de paramètres convenus d'infrastructure et d'exploitation¹,

sont convenues de ce qui suit:

Art. 1 Designation du réseau

1. Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan coordonné de développement et de construction d'un réseau de voies navigables, ci-après dénommé «réseau de voies navigables d'importance internationale» ou «réseau de voies navigables E», qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de leurs programmes appropriés. Le réseau de voies navigables E, en ce qui concerne le présent Accord, est constitué des voies navigables et des parcours côtiers empruntés par les navires fluvio-maritimes, ainsi que des ports

RO 2007 7147

¹ Accord amendé à la 49ème session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 18 au 20 octobre 2005, avec effet pour les Parties contractantes au 1^{er} juin 2007.

d'importance internationale situés sur ces voies et ces parcours, qui sont mentionnés dans les annexes I et II du présent Accord².

2. Les Parties contractantes prennent les mesures nécessaires à la protection effective du parcours envisagé pour les portions de voies navigables E qui n'existent pas encore à l'heure actuelle – compte dûment tenu de leurs futurs paramètres – mais qui sont inscrites aux programmes d'aménagement des infrastructures, et ce jusqu'à la date où sera prise une décision sur leur construction³.

Art. 2 Caractéristiques techniques et d'exploitation du réseau

1. Le réseau de voies navigables d'importance internationale mentionné dans l'article premier sera conforme aux caractéristiques énoncées à l'annexe III du présent Accord ou sera aligné sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration futurs.

2. Les Parties contractantes sont tenues d'élaborer des plans d'action nationaux et/ou des accords bilatéraux ou multilatéraux, tels que traités internationaux, directives, mémoranda d'accord, études conjointes et autres accords analogues, pour éliminer les goulets d'étranglement actuels et achever les liaisons manquantes du réseau de voies navigables E traversant leur territoire¹.

Art. 3 Annexes

Les annexes du présent Accord font partie intégrante de l'Accord.

Art. 4 Désignation du depositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le depositaire de l'Accord.

Art. 5 Signature

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, soit ayant le statut consultatif auprès de la Commission conformément aux par. 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1^{er} octobre 1996 au 30 septembre 1997.

2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

² Accord amendu à la 49^{ème} session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 18 au 20 octobre 2005, avec effet pour les Parties contractantes au 1^{er} juin 2007. Fussnotentext

³ Accord amendu à la 50^{ème} session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 11 au 13 octobre 2006, avec effet pour les Parties contractantes au 31 janvier 2008.

Art. 6 Ratification, acceptation ou approbation

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au par. 2 de l'art. 5.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Art. 7 Adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'art. 5 à partir du 1^{er} octobre 1996.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Art. 8 Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de cinq Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, à la condition qu'une ou plusieurs voies navigables du réseau de voies navigables d'importance internationale relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins trois desdits Etats.
2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui aura permis de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux par. 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Art. 9 Limites à l'application de l'accord

1. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures, compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies⁴ et limitées aux exigences de la situation, qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, sont immédiatement notifiées au dépositaire; leur nature doit être précisée.

Art. 10 Règlement des différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, est soumis à arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et est, en conséquence, soumis à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en

⁴ RS 0.120

litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties peut demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique auquel le différend est soumis pour décision.

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au par. 1 ci-dessus a force obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Art. 11 Réserves

Tout Etat peut, au moment où il signe le présent Accord ou dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier au dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'art. 10 du présent Accord.

Art. 12 Procédure d'amendement du présent Accord

1. Le présent Accord peut être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des art. 13 et 14.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie est examiné par le Groupe de travail principal des transports par voie navigable de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement est communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement qui a été communiquée conformément aux dispositions du par. 3 du présent article entre en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à cette proposition d'amendement n'ait été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du par. 4 du présent article, l'amendement est réputé rejeté et dénué d'effet.

Art. 13 Procédure d'amendement des annexes I et II

1. Les annexes I et II du présent Accord peuvent être amendées suivant la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie est examiné par le Groupe de travail principal des transports par voie navigable de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. Si elle est adoptée à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement est communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante est considérée comme directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle voie navigable ou

d'un port d'importance internationale ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est traversé par cette voie navigable ou si le port envisagé est situé sur ledit territoire.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des par. 2 et 3 du présent article est réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressées n'a notifié son objection à cette proposition d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement ainsi accepté est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entre en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au par. 4 du présent article, l'amendement est réputé rejeté et dénué d'effet.

7. Le dépositaire est tenu informé sans délai par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe quant aux Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

Art. 14 Procédure d'amendement de l'annexe III

1. L'annexe III du présent Accord peut être amendée conformément à la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe III du présent Accord proposé par cette Partie est examiné par le Groupe de travail principal des transports par voie navigable de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement est communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du par. 3 du présent article est réputée acceptée, à moins que, dans un délai de six mois à compter de la date de sa communication, un cinquième ou plus des Parties contractantes ne notifient leur objection à cette proposition d'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement accepté conformément au par. 4 du présent article est communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entre en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui ont déjà notifié au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur objection à l'amendement proposé, dans un délai de six mois après la date de sa communication conformément au paragraphe 4 du présent article.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au par. 4 du présent article par un cinquième ou plus des Parties contractantes, l'amendement est réputé rejeté et dénué d'effet.

Art. 15 Dénonciation

1. Toute Partie contractante peut dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prend effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

Art. 16 Extinction

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes tombe à moins de cinq pendant toute période de douze mois consécutifs, le présent Accord devient sans effet douze mois après la date à laquelle le cinquième Etat aura cessé d'être Partie contractante.

Art. 17 Notifications et communications du dépositaire

Outre les notifications et communications mentionnées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies sont celles définies dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités⁵, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

Art. 18 Textes authentiques

L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le 19 janvier 1996.

(Suivent les signatures)

⁵ RS 0.111

Voies navigables d'importance internationale

Numérotation des voies navigables d'importance internationale

1. Toutes les voies navigables d'importance internationale (voies navigables E) sont identifiées par la lettre «E» suivie d'un nombre à deux, quatre ou six chiffres.
2. Les principaux éléments du réseau des voies navigables E portent des numéros à deux chiffres alors que leurs branches primaires et secondaires portent respectivement des numéros à quatre et six chiffres.
3. Les voies navigables principales sensiblement orientées nord-sud, qui desservent des ports maritimes et relient entre eux des bassins maritimes portent les numéros 10, 20, 30, 40 et 50 dans l'ordre croissant d'ouest en est.
4. Les voies navigables principales sensiblement orientées ouest-est qui coupent au moins trois voies principales telles qu'elles sont mentionnées au par. 3 ci-dessus portent les numéros 60, 70, 80 et 90 dans l'ordre croissant du nord vers le sud.
5. Les autres voies navigables principales portent des numéros à deux chiffres compris entre les numéros des deux voies principales, telles qu'elles sont mentionnées selon le cas aux par. 3 ou 4 ci-dessus, entre lesquelles elles sont situées.
6. Dans le cas des branches primaires ou secondaires, les deux, ou quatre, premiers chiffres correspondent aux voies de rang plus élevé du réseau des voies navigables, les deux autres correspondant au numéro de la branche en question dans l'ordre croissant du début vers la fin de la voie de rang plus élevé, conformément au tableau ci-après. Les numéros pairs sont utilisés pour les branches situées du côté droit et les numéros impairs pour celles situées du côté gauche.

Liste des voies navigables d'importance internationale

Numéro de voie navigable E		Description du parcours*
Voies navigables principales	Branches	
1	2	3
E 01		Dunkerque-Douai-Valenciennes-Condé-Pommerœul-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht, Moerdijk jusqu'à Rotterdam/Europoort par la Meuse, la Kil, la Noord et la Nieuwe Maas
	E 01-02	Meuse de Namur à Givet
	E 01-04	Canal Liège-Visé
	E 01-04-01	Canal de Monsin
	E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-canal de la Meuse

⁶ Amendée à la 49^{ème} session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 18 au 20 octobre 2005, avec effet pour les Parties contractantes au 29 novembre 2006.

Numéro de voie navigable E		Description du parcours*
Voies navigables principales	Branches	
1	2	3
	E 01-06	Canal de St. Andries
	E 01-03	Zuid-Willemsvaart de la Meuse jusqu'à 's-Hertogenbosch
E 02		Zeebrugge-Brugge-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
	E 02-02	Canal Brugge-Ostende
	E 02-02-01	Canal Plassendale-Nieuipoort
	E 02-04	Canal Leie-Roeselare
E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent par Nieuwe Merwede, la liaison Escaut-Rhin, le canal Terneuzen-Gent et le canal circulaire de Gent
E 04		Vlissingen-Antwerpen-Rupel-Bruxelles-Seneffe par Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel, le canal Bruxelles-Rupel et le canal Charleroi-Bruxelles
E 05		(Compiègne-Escaut)-Valenciennes-Condé-Turnai-Gent-Dendermonde-Antwerpen-Hasselt-Genk-Liège par l'Oise, la liaison Seine-Nord, le Haut Escaut, Bovenschelde, le canal circulaire de Gent, Boven-Zeeschelde et le canal Albert
	E 05-02	Peronnes-Pommerœul par le canal Nimy-Blaton-Peronnes
	E 05-01	Canal Bossuit-Kortrijk
	E 05-04	Dendre jusqu'à Aalst
	E 05-06	Viersel-Duffel-Embouchure de la Rupel par Netekanaal, Beneden-Nete et Rupel
E 06		Antwerpen-Liaison Escaut-Rhin
E 07		Le canal circulaire de Gent-Merendree-Eeklo par le canal Gent-Ostende-(Maldegem-Zeebrugge)
E 10		Rotterdam/Europoort-Lobith par l'Oude Maas, le Merwede et le Waal, le Rhin (Niffer, Mulhouse, Besançon-St. Symphorien)-Lyon-Marseille-Fos
	E 10-01	Canal de Wesel-Datteln, canal de Datteln-Hamm
	E 10-03	Canal Rhin-Herne
	E 10-05	Ruhr
	E 10-07	Neckar en aval de Plochingen
	E 10-09	Rhin de Niffer à Rheinfelden
	E 10-02	(Saône-Moselle)
	E 10-04	Liaison Rhône-Sète
	E 10-06	Rhône et canal St. Louis : Barcarain-Fos
E 11		IJmuiden-Tiel par le canal de la mer du Nord et le canal Amsterdam-Rhin
	E 11-01	Zaan

Numéro de voie navigable E	Branches	Description du parcours*
Voies navigables principales		
1	2	3
	E 11-02	Lekkanaal
E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-la mer des Wadden par le canal Meuse-Waal, le Waal, le Nederrijn, l'IJssel et l'IJsselmeer
	E 12-02	Zwolle-Meppel par Zwarte Water et Meppeldiep
	E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis par Ramsdiep
E 13		Mer du Nord-Emden-Dortmund par Ems et le canal Dortmund-Ems
E 14		Weser de la mer du Nord à Minden par Bremerhaven et Brême
E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth par l'IJsselmeer, le Prinses Margriet Kanaal, le Van Starckenborgh Kanaal, l'Eemskanaal, Ems, le canal Dortmund-Ems, le Küstenkanal et Hunte
	E 15-01	Canal van Harinxma de Fonejacht à Harlingen
E 20		L'Elbe de la mer du Nord par Hamburg, Magdeburg, Usti-nad-Labem, Melnik et Pardubice-(liaison Elbe-Danube)
	E 20-02	Canal latéral de l'Elbe
	E 20-04	Saale jusqu'à Leipzig
	E 20-06	Vltava: Melnik-Praha-Slapy
E 21		Trave de la mer Baltique à l'Elbe par le canal Elbe-Lübeck
E 30		Swinoujscie-Szczecin-Oder de Szczecin à Kozle par Wroclaw (liaison Oder-Danube)
	E 30-01	Canal de Gliwice
E 31		Szczecin-Westoder-Hohensaaten-voie navigable de Friedrichsthaler
E 40		(Vistule de Gdansk à Warszawa-Brest)-Pinsk-Dnipro jusqu'à Kherson par Kyiv
	E 40-01	Desna de l'embouchure à Chernihiv
	E 40-02	Pivdenny Bouh jusqu'à Mykolaïv
E 41		Klaipeda-baie de Kurshskiy-Nemunas-Kaunas
E 50		Sankt-Peterburg, par la voie navigable Volga-Baltique jusqu'à Vytegra-Rybinsk-Volga de Rybinsk à Astrakhan par Nijni Novgorod, Kazan et Volgograd
	E 50-01	Kama de son embouchure à Solikamsk
	E 50-02	Rybinsk-Moscou
	E 50-02-02	Volga de Dubna à Tver

Numéro de voie navigable E		Description du parcours*
Voies navigables principales	Branches	
1	2	3
E 60		Parcours côtier à partir de Gibraltar vers le nord suivant le littoral du Portugal, de l'Espagne, de la France, de la Belgique, des Pays-Bas et de l'Allemagne, par le canal de Kiel, suivant le littoral de l'Allemagne, de la Pologne, de la Lituanie, de l'Estonie et de la Russie jusqu'à Sankt-Peterburg-voie navigable Volga-Baltique, canal mer Blanche-mer Baltique, suivant le littoral de la mer Blanche jusqu'à Arkhangelsk, ainsi que les voies navigables accessibles uniquement par cet itinéraire
	E 60-02	Guadalquivir jusqu'à Séville
	E 60-04	Douro jusqu'à la frontière entre le Portugal et l'Espagne
	E 60-06	Gironde et la Garonne jusqu'à Castets-en-Dorthe
	E 60-08	Loire jusqu'à Nantes
	E 60-01	Parcours côtier suivant le littoral occidental du Royaume-Uni jusqu'à Liverpool y compris le canal Manchester-Liverpool
	E 60-03	Parcours côtier suivant le littoral oriental du Royaume-Uni, y compris le Humber
	E 60-10	Du parcours côtier à la mer des Wadden jusqu'à Harlingen
	E 60-12	Du parcours côtier jusqu'à Ems-Dollard
	E 60-05	Parcours côtier suivant le littoral occidental du Danemark et de la Norvège
	E 60-07	Parcours côtier suivant le littoral occidental de la Suède jusqu'au fleuve Göta
	E 60-09	Parcours côtier suivant le littoral oriental de la Suède y compris le lac Mälaren
	E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
	E 60-11	Parcours côtier jusqu'à la Finlande, puis jusqu'à Savonlinna-lisalmi par le canal de Saimaa
	E 60-11-02	De la branche E 60-11 jusqu'à Joensuu-Nurmes
E 61		Peena en aval de Anklam
E 70		D'Europoort/Rotterdam à Arnhem par le Lek et Benedenrijn-Zutphen-Enschede-(canal Twente-Mittelland)-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elblag-Zalew Wislany-Kaliningrad-Pregola, Dayma, baie de Kurshskiy-Klaipeda
	E 70-01	Ijssel hollandaise de Krimpen à Gouda
	E 70-03	Zijkanaal jusqu'à Almelo
	E 70-02	Branche du Mittellandkanal jusqu'à Osnabrück
	E 70-04	Branche du Mittellandkanal jusqu'à Hanovre-Linden
	E 70-06	Branche du Mittellandkanal jusqu'à Hildesheim
	E 70-08	Branche du Mittellandkanal jusqu'à Salzgitter
	E 70-05	Canal de la Havel
	E 70-10	Spree
	E 70-12	Canal Berlin-Spandau

Numéro de voie navigable E	Description du parcours*	
Voies navigables principales	Branches	
1	2	3
E 71		Canal de Teltow, canal de liaison Britzer et voie navigable Oder-Spree
	E 71-02	Potsdamer Havel
	E 71-04	Canal de Teltow, section orientale
	E 71-06	Voie navigable Dahme en aval de Königs Wusterhausen
E 80		Le Havre-Conflans par le Canal du Havre à Tancarville, Seine et Oise-(Compiègne-Toul), Moselle jusqu'à Coblence, Rhin jusqu'à Mainz, Main jusqu'à Bamberg, canal Main-Danube, Danube de Kelheim à Sulina
	E 80-02	Seine de Tancarville jusqu'à l'estuaire
	E 80-04	Seine de Conflans à Nogent
	E 80-06	Sarre jusqu'à Saarbrücken
	E 80-08	Drava jusqu'à Osijek
	E 80-10	(Canal Danube-Sava de Vucovar à Samac)
	E 80-01	Tisza jusqu'à Szeged
	E 80-01-02	Bega jusqu'à Timisoara
	E 80-12	Sava jusqu'à Sisak
	E 80-03	Olt jusqu'à Slatina
	E 80-05	Canal Danube-Bucuresti
	E 80-14	Canal Danube-mer Noire
	E 80-14-01	Canal Poarta Alba-Navodari
	E 80-07	Prut jusqu'à Ungheni
	E 80-09	Bras Danube-Kilia
	E 80-16	Bras Danube-Saint-Georges
E 81		Vah de son embouchure jusqu'à Zilina et (liaison Vah-Oder)
E 90		Parcours côtier à partir de Gibraltar vers le sud suivant le littoral de l'Espagne, de la France, de l'Italie, de la Grèce, de la Turquie, de la Bulgarie, de la Roumanie et de l'Ukraine, suivant le littoral méridional de la Crimée jusqu'à la mer d'Azov, par le Don jusqu'à Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, ainsi que les voies navigables accessibles uniquement par cet itinéraire
	E 90-01	Parcours côtier dans l'Adriatique jusqu'à Trieste
	E 90-02	Parcours côtier dans la mer Noire
	E 90-03	Dnestr de Belgorod Dnestrovskiy à Bender
	E 90-05	Parcours côtier dans la mer Caspienne

Numéro de voie navigable E		Description du parcours*
Voies navigables principales	Branches	
1	2	3
E 91		(Canal Milano-Pô), Pô de Cremona à Volta Grimana, le canal Pô-Brondolo et la voie latérale de Veneta jusqu'à Monfalcone-Trieste
	E 91-02	Pô de Conca di Cremona à Casale Monferrato
	E 91-04	Voie navigable de Ferrara à Porto Garibaldi
	E 91-06	Pô Grande de Volta Grimana à son embouchure
	E 91-01	Mantova-Volta Grimana par la voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano
	E 91-08	Pô di Levante du Canal Pô-Brondolo jusqu'à la mer Adriatique
	E 91-03	(Canal Padova-Venezia)
* Les portions de voies navigables E qui n'existent pas actuellement mais qui figurent dans des plans appropriés de développement des infrastructures sont indiquées entre crochets (...).		

Ports de navigation intérieure d'importance internationale

Numérotation des ports de navigation intérieure d'importance internationale

A chaque port de navigation intérieure d'importance internationale (port E) est attribué un numéro composé du numéro de la voie navigable sur laquelle il se situe, suivi d'un tiret et d'un numéro à deux chiffres désignant le port sur cette voie navigable et allant en augmentant d'ouest en est et du nord au sud, l'ensemble du numéro étant précédé de la lettre «P». Les ports privés appartenant à des entreprises sont indiqués par un astérisque (*).

Liste des ports de navigation intérieure d'importance internationale

P 01-01	Dunkerque (canal Dunkerque-Valencienne, 20,5 km)
P 01-02	Charleroi (Sambre, 38,8 km)
P 01-03	Namur (Meuse, 46,3 km)
P 01-04	Liège (Meuse, 113,7 km)
P 01-05	Maastricht (Maas, 4,5 km)
P 01-06	Stein (Maas, 21,9 km)
P 01-07	Born (Maas, 29,7 km)
P 01-08	Maasbracht (Maas, 41,8 km)
P 01-09	Roermond (Maas, 74,3 km)
P 01-10	Oss (Maas, 159,1 km)
P 01-11	Dordrecht (Merve, 974,4 km)
P 01-12	Zwijndrecht (Oude Maas, 980,6 km)
P 01-13	Vlaardingen (Nieuwe Waterweg, 1010,5 km)
P 01-14	Maassluis (Nieuwe Waterweg, 1018,7 km)
P 01-01-01	Overpelt (Kanaal Bocholt-Herentals, 14,8 km)
P 01-03-01	's-Hertogenbosch (Zuid-Willemsvaart, 4,0 km)
P 02-01	Zeebrugge (mer du Nord)
P 02-02	Aalter (Kanal Oostende-Brugge-Gent, 22,5 km)
P 02-03	Lille (Deûle, 42,0 km)
P 02-02-01	Ostende (mer du Nord)
P 02-04-01	Roeselare (canal Leie-Roeselare, 0,5 km)
P 02-04-02	Izegem (canal Leie-Roeselare, 6,4 km)
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep)
P 03-02	Terneuzen (canal Terneuzen-Gent, 32,5 km)
P 03-03	Zelzate (canal Terneuzen-Gent, 19,6 km)
P 03-04	Gent (canal Terneuzen-Gent, 4,6 km)
P 04-01	Vlissingen (Westerschelde)

⁷ Amendée à la 49^{ème} session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 18 au 20 octobre 2005, avec effet pour les Parties contractantes au 29 novembre 2006.

P 04-02	Beveren (Beneden Zeeschelde, 22,9 km)
P 04-03	Ruisbroek (canal Charleroi-Bruxelles, 58,8 km)
P 04-03bis	Willebroek (Canal Bruxelles-Schelde, 61,3 km)*
P 04-04	Grimbergen (canal Bruxelles-Rupel, 12,2 km)
P 04-05	Bruxelles (canal Bruxelles-Rupel, 62,0 km)
P 05-01	Avelgem (Bovenschede, 35,7 km)
P 05-02	Melle (Boven-Zeeschede, 9,9 km)
P 05-03	Meerhout (Albertkanaal, 80,7 km)
P 05-04	Ham (Albertkanaal, 73,7 km)
P 05-05	Hasselt (Albertkanaal, 51,5 km)
P 05-06	Genk (Albertkanaal, 42,9 km)
P 05-07	Centre et Ouest (Schelde, 22,0 km)
P 05-04-01	Aalst (Dender, 53,7 km)
P 06-01	Antwerpen (Schelde, 102,9 km)
P 06-02	Bergen op Zoom (Schelde-Rijn Verbinding, 1031,8 km)
P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002,5 km)
P 10-02	Albasserdam (Noord, 981,1 km)
P 10-03	Tiel (Waal, 914,6 km)
P 10-04	Emmerich (Rhin, 852,0 km)
P 10-05	Wesel (Rhin, 814,0 km)
P 10-06	Rheinberg-Ossenberg* (Rhin, 806,0 km)
P 10-07	Orsoy (Rhin, 794,0 km)
P 10-08	Walsum-Nordhafen* (Rhin, 793,0 km)
P 10-09	Walsum-Sud* (Rhin, 791,0 km)
P 10-10	Schwelgern* (Rhin, 790,0 km)
P 10-11	Homburg, Sachtleben* (Rhin, 774,0 km)
P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rhin, 774,0 km)
P 10-13	Krefeld (Rhin, 762,0 km)
P 10-14	Düsseldorf (Rhin, 743,0 km)
P 10-15	Neuss (Rhin, 740,0 km)
P 10-16	Stürzelberg* (Rhin, 726,0 km)
P 10-17	Leverkusen* (Rhin, 699,0 km)
P 10-18	Köln (Rhin, 688,0 km)
P 10-19	Wesseling-Godorf* (Rhin, 672,0 km)
P 10-20	Bonn (Rhin, 658,0 km)
P 10-21	Andernach (Rhin, 612,0 km)
P 10-22	Neuwied (Rhin, 606,0 km)
P 10-23	Bendorf (Rhin, 599,0 km)
P 10-24	Koblenz (Rhin, 596,0 km)
P 10-25	Bingen (Rhin, 527,0 km)
P 10-26	Wiesbaden (Rhin, 500,0 km)
P 10-27	Gernsheim (Rhin, 462,0 km)
P 10-28	Worms (Rhin, 444,0 km)

P 10-29	Mannheim (Rhin, 424,0 km)
P 10-30	Ludwigshafen (Rhin, 420,0 km)
P 10-31	Speyer (Rhin, 400,0 km)
P 10-32	Germersheim (Rhin, 385,0 km)
P 10-33	Wörth (Rhin, 366,0 km)
P 10-34	Karlsruhe (Rhin, 360,0 km)
P 10-35	Kehl (Rhin, 297,0 km)
P 10-36	Strasbourg (Rhin, 296,0 km)
P 10-37	Breisach (Rhin, 226,0 km)
P 10-38	Colmar-Neuf Brisach (Rhin, 225,8 km)
P 10-39	Mulhouse-Ottmarsheim (Grand Canal d'Alsace, 21,0 km)
P 10-40	Fort Louis Stattmatten (Grand Canal d'Alsace, 322,0 km)
P 10-41	Ile Napoléon (canal Rhône-Rhin, 37,6 km)
P 10-42	Mulhouse (canal Rhône-Rhin, 31,0 km)
P 10-43	Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230,0 km, 296,0 km et 335,0 km, respectivement)
P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
P 10-45	Marseille-Fos (canal Marseille-Rhône, 0,0 km)
P 10-01-01	Rhein-Lippe-Hafen* (Wesel-Datteln-Kanal, 1,0 km)
P 10-01-02	Marl Hüls-AG* (Wesel-Datteln-Kanal, 38,0 km)
P 10-01-03	August Victoria* (Wesel-Datteln-Kanal, 39,0 km)
P 10-01-04	Lünen (Datteln-Hamm-Kanal, 11,0 km)
P 10-01-05	Berkamen* (Datteln-Hamm-Kanal, 22,0 km)
P 10-01-06	Hamm (Datteln-Hamm-Kanal, 34,0 km)
P 10-01-07	Schmehausen* (Datteln-Hamm-Kanal, 47,0 km)
P 10-03-01	Essen (Rhein-Herne-Kanal, 16,0 km)
P 10-03-02	Coelln-Neuessen* (Rhein-Herne-Kanal, 17,0 km)
P 10-03-03	Ruhr-Oel* (Rhein-Herne-Kanal, 22,0 km)
P 10-03-04	Gelsenkirchen (Rhein-Herne Kanal, 24,0 km)
P 10-03-05	Wanne-Eickel (Rhein-Herne-Kanal, 32,0 km)
P 10-05-01	Mülheim (Ruhr, 8,0 km)
P 10-07-01	Heilbronn (Neckar, 110,0 km)
P 10-07-02	Stuttgart (Neckar, 186,0 km)
P 10-07-03	Plochingen (Neckar, 200,0 km)
P 10-09-01	Huningue (Rhin, 168,4 km)
P 10-09-02	Rheinhäfen beider Basel (Rhin, 159,38–169,95 km)
P 10-04-01	Sète (canal Rhône-Sète, 96,0 km)
P 10-06-01	Fos (Baie de Fos, partie maritime)
P 11-01	IJmond (Noordzeekanaal, 4,7 km)
P 11-02	Zaanstad (Zaan, 1,4 km)
P 11-03	Amsterdam (Noordzeekanaal, 20,6 km)
P 11-04	Utrecht (Amsterdam-Rijnkanaal, 35,0 km)
P 11-01-01	Zaandam (Zaan, 2,0 km)

P 12-01	Nijmegen (Waal, 884,6 km)
P 12-02	Arnhem (Nedertijn, 885,8 km)
P 12-03	Zwolle (IJssel, 980,7 km)
P 12-02-01	Meppel (Meppelerdiep, 10,5 km)
P 13-01	Emslet* (Dortmund-Ems-Kanal, 151,0 km)
P 13-02	Münster (Dortmund-Ems-Kanal, 68,0 km)
P 13-03	Dortmund (Dortmund-Ems-Kanal, 1,0 km)
P 14-01	Bremerhaven (Weser, 66,0–68,0 km)
P 14-02	Nordenham (Weser, 54,0–64,0 km)
P 14-03	Brake (Weser, 41,0 km)
P 14-04	Bremen (Weser, 4,0–8,0 km)
P 15-01	Lelystad (IJsselmeer)
P 15-02	Lemmer (Prinses Margarietkanaal, 90,5 km)
P 15-03	Groningen (Starkenborghkanaal, 7,0 km)
P 15-04	Emden (Ems, 41,0 km)
P 15-05	Leer (Ems, 14,0 km)
P 15-06	Oldenburg* (Hunte, 0,0–5,0 km)
P 15-01-01	Leenwarden (Haringsmakanaal, 23,7 km)
P 20-01	Cuxhaven (Elbe, 724,0 km)
P 20-02	Brunsbüttel (Elbehafen, 693,0 km) ¹⁾
P 20-03	Bützfleet* (Elbe, 668,0 km) ¹⁾
P 20-04	Hamburg (Elbe, 618,0–639,0 km) ¹⁾
P 20-05	Lauenburg (Elbe, 568,0 km) ¹⁾
P 20-06	Tangermünde (Elbe, 388,0 km) ¹⁾
P 20-07	Kieswerk Rogätz* (Elbe, 354,0 km) ¹⁾
P 20-08	Magdeburger Häfen (Elbe, 330,0 et 333,0 km) ¹⁾
P 20-09	Schönebeck (Elbe, 315,0 km) ¹⁾
P 20-10	Aken (Elbe, 277,0 km) ¹⁾
P 20-11	Torgau (Elbe, 154,0 km) ¹⁾
P 20-12	Kieswerk Mühlberg* (Elbe, 125,0 km) ¹⁾
P 20-13	Riesa (Elbe, 109,0 km) ¹⁾
P 20-14	Dresden (Elbe, 57 et 61 km) ¹⁾
P 20-15	Decín (Elbe, 98,2 et 94,2 km) ¹⁾
P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 75,3 et 72,5 km) ¹⁾
P 20-17	Melník (Elbe, 3,0 km) ¹⁾
P 20-04-01	Halle-Trotha (Saale, 86,0 km)
P 20-06-01	Praha (Vltava, 46,5 et 55,5 km)
P 21-01	Lübeck (Trave, 2,0–8,0 km)
P 30-01	Swinoujście (mer Baltique-embouchure de l'Oder)
P 30-02	Szczecin (Oder, 741,0 km)
P 30-03	Kostrzyn (Oder, 617,0 km)
P 30-04	Wrocław (Oder, 255,0 km)
P 30-05	Kozle (Oder, 96,0 km)

P 30-01-01	Gliwice (canal Gliwicki, 41,0 km)
P 40-01	Gdansk (mer Baltique, embouchure de la Vistule)
P 40-02	Bydgoszcz (Vistule, 772,3 km et Brda, 2,0 km)
P 40-03	Warszawa (Vistule, 520,0 km et canal Zeran, 2,0 km)
P 40-04	Brest (Mukhovets, 1,5 km)
P 40-04bis	Pinsk (Pina, 12,0 km)
P 40-04ter	Mozyr (Pripyat, 185,0 km)
P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856,0 km)
P 40-06	Tcherkassy (Dnipro, 653,0 km)
P 40-07	Krementchouk (Dnipro, 541,0 km)
P 40-07bis	Entreprise d'extraction et de traitement des minerais de Poltava (Dnipro, 521,0 km)
P 40-08	Dniprodzerjynsk (Dnipro, 429,0 km)
P 40-08bis	Terminal de chargement (Dnipro, 422,0 km)
P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393,0 km)
P 40-10	Zaporijia (Dnipro, 308,0 km)
P 40-11	Nova Kakhovka (Dnipro, 96,0 km)
P 40-12	Kherson (Dnipro, 28,0 km)
P 40-01-01	Chernihiv (Desna, 194,5 km)
P 40-02-01	Port fluvial du Mykolaev (Pivdenny Buh, 40,0 km)
P 40-02-02	Port maritime de Mykolaev (Pivdenny Buh, 35,0 km)
P 40-02-03	Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16,0 km)
P 41-01	Klaipeda, port fluvial (baie de Kurshskiy)
P 41-02	Neringa (baie de Kurshskiy)
P 41-03	Jurbarkas (Nemunas, 126,0 km)
P 41-04	Kaunas (Nemunas, 219,0 km)
P 50-01	Saint-Pétersbourg, port maritime (Neva, 1397,0 km) ²⁾
P 50-02	Saint-Pétersbourg, port fluvial (Neva, 1385,0 km) ²⁾
P 50-03	Podporozhie (voie navigable Volga-Baltique, 1045,0 km) ²⁾
P 50-04	Cherepovets (voie navigable Volga-Baltique, 540,0 km) ²⁾
P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520,0 km) ²⁾
P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 907,0 km) ²⁾
P 50-07	Kazan (Volga, 1313 km) ²⁾
P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1541,0 km) ²⁾
P 50-09	Samara (Volga, 1746,0 km) ²⁾
P 50-10	Saratov (Volga, 2175,0 km) ²⁾
P 50-11	Volgograd (Volga, 2560,0 km) ²⁾
P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051,0 km) ²⁾
P 50-02-01	Port Nord de Moskva, (Kanal imeni Moskvyy, 42,0 km) ²⁾
P 50-02-02	Port Ouest de Moskva, (Kanal imeni Moskvyy, 32,0 km) ²⁾
P 50-02-03	Port Sud de Moskva, (Kanal imeni Moskvyy, 0,0 km) ²⁾
P 50-02-02-01	Tver (Volga, 279,0 km) ²⁾
P 50-01-01	Perm (Kama, 2269,0 km) ²⁾

P 60-01	Scheveningen (mer du Nord)
P 60-02	Den Helder (mer du Nord)
P 60-03	Brunsbüttel (canal de Kiel, 2,0–5,0 km)
P 60-04	Rendsburg (canal de Kiel, 62,0 km)
P 60-05	Kiel (canal de Kiel, 96,0 km)
P 60-06	Flensburg
P 60-07	Wismar
P 60-08	Rostock
P 60-09	Stralsund
P 60-10	Greifswald
P 60-11	Sventoji (mer Baltique)
P 60-12	Vyborg (baie de Vyborg)
P 60-13	Petrozavodsk (lac Onega, 1009,0 km) 2/
P 60-14	Arkhangelsk, port maritime (embouchure de la Severnaja Dvina)
P 60-15	Arkhangelsk, port fluvial (embouchure de la Severnaja Dvina)
P 60-02-01	Sevilla (Guadalquivir, 80,0 km)
P 60-04-01	Douro (Douro, 5,0 km)
P 60-04-02	Sardoura (Douro, 49,0 km)
P 60-04-03	Régua-Lamego (Douro, 101,0 km)
P 60-06-01	Bordeaux (Gironde et Garonne, 359,0 km)
P 60-08-01	Nantes (Loire, 645,0 km)
P 60-10-01	Harlingen (mer des Wadden)
P 60-12-01	Delfzijl (mer des Wadden)
P 60-11-01	Mustola (39,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-02	Kaukas* (52,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-03	Rapasaari* (52,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-04	Joutseno* (67,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-05	Vuoksi* (85,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-06	Varkaus (Port de Taipale, 270,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-07	Varkaus (Port de Kosulanniemi*, 270,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-08	Varkaus (Port d'Akonniemi, 270,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-09	Kuopio (352,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-02-01	Puhos* (311,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 60-11-02-02	Joensuu (346,0 km de l'embouchure du canal de Saimaa)
P 61-01	Anklam (Peene, 95,0 km)
P 70-01	Wageningen (Neder-Rijn, 903,2 km)
P 70-02	Enschede (Twentekanaal, 49,8 km)
P 70-03	Ibbenbüren (Mittellandkanal, 5,0 km)
P 70-04	Minden (Mittellandkanal, 100,0–104,0 km)
P 70-05	Hannover (Mittellandkanal, 155,0–159,0 km)
P 70-06	Mehrum* (Mittellandkanal, 194,0 km)
P 70-07	Braunschweig (Mittellandkanal, 220,0 km)

P 70-08	Braunschweig/Thune* (Mittellandkanal, 223,0 km)
P 70-09	Haldensleben (Mittellandkanal, 301,0 km)
P 70-10	Niegripp* (Elbe-Havel-Kanal, 330,0 km)
P 70-11	Brandenburg* (Voie navigable Untere Havel, 60,0 km)
P 70-12	Brandenburg (Voie navigable Untere Havel, 57,0 km)
P 70-13	Deponie Deetz* (Voie navigable Untere Havel, 40,0 km)
P 70-14	Spandau, port Sud (Voie navigable Untere Havel, 2,0 km)
P 70-15	Elblag (Zalew Wislany)
P 70-16	Kaliningrad, port maritime (Pregola, 8,0 km)
P 70-17	Kaliningrad, port fluvial (Pregola, 9,0 km)
P 70-01-01	Gouda (Hollandsche IJssel, 1,4 km)
P 70-03-01	Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
P 70-03-02	Almelo (Zijkanaal, 17,6 km)
P 70-02-01	Osnabrück (Stichkanal, 13,0 km)
P 70-04-01	Hannover-Linden (Stichkanal, 11,0 km)
P 70-06-01	Hildesheim (Stichkanal, 15,0 km)
P 70-08-01	Salzgitter (Stichkanal, 15,0 km)
P 70-10-01	Terminal marchandises* (branche de la Spree à 0,0 km)
P 70-10-02	Nonnendamm (Spree, 2,0 km)
P 70-10-03	Centrale électrique de Reuter* (Spree, 3,0 km)
P 70-10-04	Centrale électrique de Charlottenburg* (Spree, 8,0 km)
P 70-10-05	Port Ouest de Berlin (Westhafenkanal, 3,0 km)
P 70-10-06	Port Est de Berlin (Spree, 21,0 km)
P 70-10-07	Centrale thermique de Klingenberg (Spree, 25,0 km)
P 70-12-01	Centrale électrique de Moabit* (Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 9,0 km)
P 71-01	Terminal marchandises du Teltowkanal* (Teltowkanal, 31,0–34,0 km)
P 71-02	Terminal marchandises d'Oberschöneweide (Voie navigable Spree-Oder, 28,0–29,0 km)
P 71-03	Eisenhüttenstadt EKO* (Voie navigable Spree-Oder, 122,0 km)
P 71-04	Eisenhüttenstadt (Voie navigable Spree-Oder, 124,0 km)
P 71-02-01	Potsdam (Potsdamer Havel, 3,0 km)
P 71-06-01	Niederlehme* (Voie navigable Dahme, 8,0 km)
P 71-06-02	Königs Wusterhausen (Voie navigable Dahme, 8,0 km)
P 80-01	Le Havre (canal du Havre à Tancarville, 20,0 km)
P 80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)
P 80-03	Conflans (Seine, 239,0 km)
P 80-04	Frouard (Moselle, 346,5 km)
P 80-05	Metz (Moselle, 297,0–294,0 km)
P 80-06	Mondelange-Richemont (Moselle, 279,5–277,9 km)
P 80-07	Thionville-Illange (Moselle, 271,9–270,1 km)
P 80-08	Mertert (Moselle, 208,0 km)
P 80-09	Trier (Moselle, 184,0 km)
P 80-10	Bingen (Rhin, 527,0 km)

P 80-11	Wiesbaden (Rhin, 500,0 km)
P 80-12	Mainz (Rhin, 500,0 km)
P 80-13	Flörsheim* (Main, 9,0 km)
P 80-14	Raunheim* (Main, 14,0 km)
P 80-15	Hattersheim* (Main, 17,0 km)
P 80-16	Kelsterbach* (Main, 19,0 km)
P 80-17	Frankfurt* (Main, 22,0–29,0 km)
P 80-18	Frankfurt (Main, 31,0–37,0 km)
P 80-19	Offenbach (Main, 40,0 km)
P 80-20	Hanau (Main, 56,0–60,0 km)
P 80-21	Grosskrotzenburg* (Main, 62,0 km)
P 80-22	Stockstadt (Main, 82,0 km)
P 80-23	Aschaffenburg (Main, 83,0 km)
P 80-24	Triefenstein* (Main, 173,0 km)
P 80-25	Karlstadt* (Main, 227,0 km)
P 80-26	Würzburg (Main, 246,0–251,0 km)
P 80-27	Schweinfurt (Main, 330,0 km)
P 80-28	Bamberg (Main-Donau-Kanal, 3,0 km)
P 80-29	Erlangen (Main-Donau-Kanal, 46,0 km)
P 80-30	Nürnberg (Main-Donau-Kanal, 72,0 km)
P 80-31	Regensburg (Danube, 2370,0–2378,0 km)
P 80-32	Deggendorf* (Danube, 2281,0–2284,0 km)
P 80-33	Linz (Danube, 2128,2–2130,6 km)
P 80-34	Linz-Vöest* (Danube, 2127,2 km)
P 80-35	Enns-Ennsdorf (Danube, 2111,8 km)
P 80-36	Krems (Danube, 2001,5 km)
P 80-37	Wien (Danube, 1916,8–1920,2 km)
P 80-38	Bratislava (Danube, 1867,0 km)
P 80-39	Győr-Gönyü (Danube, 1807,0 km)
P 80-40	Komarno (Danube, 1767,1 km)
P 80-41	Šturovo (Danube, 1722,0 km)
P 80-42	Budapest (Danube, 1640,0 km)
P 80-43	Százhalombatta (Danube, 1618,7 km)
P 80-44	Dunaujvaros (Danube, 1579,0 km)
P 80-45	Dunaföldvár (Danube, 1563,0 km)
P 80-46	Baja (Danube, 1480,0 km)
P 80-46bis	Apatin (Danube, 1401,5 km)
P 80-47	Vukovar (Danube, 1333,1 km)
P 80-47bis	Bačka Palanka (Danube, 1295,0 km)
P 80-47ter	Novi Sad (Danube, 1253,5 km)
P 80-48	Beograd (Danube, 1170,0 km)
P 80-48bis	Pančevo (Danube, 1152,8 km)
P 80-49	Smederevo (Danube, 1116,3 km)

P 80-50	Orsova (Danube, 954,0 km)
P 80-51	Turnu Severin (Danube, 931,0 km)
P 80-52	Prahovo (Danube, 861,0 km)
P 80-53	Lom (Danube, 743,0 km)
P 80-54	Turnu Magurele (Danube, 597,0 km)
P 80-55	Svistov (Danube, 554,0 km)
P 80-56	Roussé (Danube, 495,0 km)
P 80-57	Giurgiu (Danube, 493,0 km)
P 80-58	Oltenitza (Danube, 430,0 km)
P 80-59	Calarasi (Danube, 370,5 km)
P 80-60	Braila (Danube, 172,0–168,5 km)
P 80-61	Galati (Danube, 157,0–145,4 km)
P 80-62	Giurgiulesti (Danube, 133,0 km)
P 80-63	Réni (Danube, 128,0 km)
P 80-64	Tulcea (Danube, 73,5–70,0 km)
P 80-04-01	Port autonome de 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); St. Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).
P 80-06-01	Dillingen (Sarre, 59,0 km)
P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
P 80-01-01	Szeged (Tisza, 170,0 km)
P 80-01-02	Senta (Tisza, 122,0 km)
P 80-14-01	Cernavoda (canal Danube-mer Noire, 00,0 km)
P 80-14-02	Medgidia (canal Danube-mer Noire, 27,5 km)
P 80-14-03	Constanta (canal Danube-mer Noire, 64,0 km)
P 80-09-01	Ismail (bras Danube-Kilia, 93,0 km)
P 80-09-02	Kilia (bras Danube-Kilia, 47,0 km)
P 80-09-03	Oust-Dunaïsk (bras Danube-Kilia, 1,0 km)
P 81-01	Komarno (Vah, 0,0 km)
P 81-02	Sala (Vah, 54,4–54,8 km)
P 81-03	Sered (Vah, 73,8–74,3 km)
P 81-04	Hlohovec (Vah, 124,4–124,7 km)
P 81-05	Piestany (Vah, 124,4–127,7 km)
P 81-06	Nove mesto nad Vahom (Vah, 137,4–137,7 km)
P 81-07	Trencin (Vah, 158,5–159,0 km)
P 81-08	Dubnica (Vah, 168,1–168,5 km)
P 81-09	Puchov (Vah, 192,9–193,4 km)
P 81-10	Povazska Bystrica (Vah, 210,8–211,2 km)

P 81-11	Zilina (Vah, 242,0–243,0 km)
P 81-12	Cadca (liaison Vah – Oder, ... km) ³⁾
P 90-01	Taganrog (baie de Taganrog)
P 90-02	Eysk (baie de Taganrog)
P 90-03	Azov (Don, 3168,0 km) ²⁾
P 90-04	Rostov (Don, 3134,0 km) ²⁾
P 90-05	Oust-Donetsk (Don, 2997,0 km) ²⁾
P 90-03-01	Belgorod Dnestrovskiy (embouchure du Dnestr)
P 90-03-02	Bender (Nistru, 228,0 km)
P 91-01	Terminal de Milano (canal Milano-Pô, 0,0 km)
P 91-02	Lodi (canal Milano-Pô, 20,0 km du Terminal de Milano) ⁴⁾
P 91-03	Pizzighettone (canal Milano-Pô, 40,0 km du Terminal de Milano)
P 91-04	Cremona (Pô, 55,0 km du Terminal de Milano)
P 91-05	Emilia Centrale (Pô, 145,0 km du Terminal de Milano) ⁴⁾
P 91-06	Ferrara (Pô, 200,0 km du Terminal de Milano)
P 91-07	Adria (voie latérale de Veneta, 265,0 km du Terminal de Milano)
P 91-08	Chioggia (voie latérale de Veneta, 285,0 km du Terminal de Milano)
P 91-09	Marghera (voie latérale de Veneta, 300,0 km du Terminal de Milano)
P 91-10	Nogaro (voie latérale de Veneta, 355,0 km du Terminal de Milano)
P 91-11	Monfalcone (voie latérale de Veneta, 410,0 km du Terminal de Milano)
P 91-12	Trieste (mer Adriatique)
P 91-02-01	Piacenza (Pô, 35,0 km de Conca di Cremona)
P 91-02-02	Pavia (Ticino, 98,0 km de Conca di Cremona)
P 91-02-03	Casale Monferrato (Pô, 183,0 km de Conca di Cremona)
P 91-04-01	Garibaldi (voie navigable de Ferrara, 80,0 km de Ferrara)
P 91-06-01	Porto Tolle (Pô Grande, 260,0 km du Terminal de Milano)
P 91-01-01	Mantova (voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano, 0,0 km)
P 91-01-02	Ostiglia (voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano, 30,0 km) ⁴⁾
P 91-01-03	Legnago (voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano, 65,0 km) ⁴⁾
P 91-01-04	Rovigo (voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano, 140,0 km) ⁴⁾
P 91-01-05	Conca di Volta Grimana (voie navigable Fissero-Tartaro-Canalbiano, 170,0 km)

1) Les distances relatives aux ports situés sur l'Elbe sont mesurées de la manière suivante: en Allemagne, à partir de la frontière germano-tchèque; en République tchèque, à partir de la jonction de l'Elbe et de la Vltava, à Melník.

2) Distance à partir du port Sud de Moskva.

3) Construction prévue.

4) En construction ou en prévision.

Caractéristiques techniques et d'exploitation des voies navigables d'importance internationale

a) Caractéristiques techniques des voies navigables E

Les principales caractéristiques techniques des voies navigables E seront généralement conformes à la classification des voies navigables intérieures européennes figurant au tableau 1.

Pour évaluer les différentes voies navigables E, on doit se fonder sur les caractéristiques des classes IV à VII en tenant compte des principes ci-après:

- i) La classe de la voie navigable est déterminée par les dimensions horizontales des automoteurs, des barges et des convois poussés et principalement par la dimension principale normalisée, c'est-à-dire leur bau ou largeur;
- ii) Seules les voies navigables répondant au moins aux conditions fondamentales de la classe IV (dimensions minimales des bateaux: 80 m × 9,5 m) peuvent être considérées comme étant des voies navigables E. Des limitations concernant le tirant d'eau (moins de 2,50 m) et la hauteur libre minimale sous les ponts (moins de 5,25 m) ne peuvent être admises que pour les voies navigables existantes et à titre d'exception;
- iii) Lors de la modernisation des voies navigables de la classe IV (ainsi que des voies navigables régionales plus petites), il est recommandé de veiller à satisfaire au moins aux paramètres de la classe V a);
- iv) Toutefois, les nouvelles voies navigables E devraient au moins satisfaire aux conditions de la classe V b). A ce propos, un tirant d'eau minimum de 2,80 m devrait être garanti;
- v) Lors de la modernisation des voies navigables existantes et lors de la construction de nouvelles voies, on devrait toujours prendre en compte un accroissement de la dimension des bateaux et des convois;
- vi) Afin d'améliorer l'efficacité du transport par conteneurs, on devrait veiller à offrir la hauteur libre la plus grande possible sous les ponts conformément à la note 4 du tableau 1⁹;
- vii) Les voies navigables sur lesquelles on prévoit un important trafic conteneurisé ou transroulé devraient au moins satisfaire aux conditions de la classe Vb. On pourrait aussi envisager un accroissement de 7 à 10 % de la largeur de 11,4 m sur les bateaux naviguant exclusivement sur des voies navigables de la classe Va et au-dessus pour tenir compte de l'évolution future des dimensions des conteneurs et faciliter le transport des remorques;

⁸ Amendée à la 49^{ème} session du Groupe de travail des transports par voie navigable de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, tenue à Genève du 18 au 20 octobre 2005, avec effet pour les Parties contractantes au 29 novembre 2006.

⁹ Si toutefois la proportion de conteneurs vides transportés sur chaque bateau dépasse 50 %, il conviendrait d'envisager de porter la hauteur libre minimale sous les ponts à une valeur supérieure à celle qui est indiquée à la note 4.

- viii) Sur les voies navigables à niveau d'eau variable, la valeur recommandée du tirant d'eau devrait correspondre à celui atteint ou dépassé en moyenne 240 jours par an (ou 60 % de la période de navigation)¹⁰. La valeur de la hauteur libre recommandée sous les ponts (5,25 m, 7,00 m ou 9,10 m) devrait être maintenue pour le niveau de navigation le plus haut pour autant que cela soit possible et économiquement faisable;
- ix) Il devrait être maintenu des normes uniformes de classe, de tirant d'eau et de hauteur libre sous les ponts sur toute voie navigable ou du moins sur des portions importantes de sa longueur;
- x) Pour autant que cela soit possible, les paramètres des voies navigables adjacentes devraient être identiques ou similaires;
- xi) Le plus fort tirant d'eau (4,50 m) et la plus grande hauteur libre minimale sous les ponts (9,10 m) devraient être maintenus sur toutes les portions du réseau qui sont directement raccordées aux routes côtières;
- xii) Une hauteur libre minimale de 7,00 m sous les ponts devrait être maintenue sur les voies navigables qui relient des ports maritimes importants à l'arrière-pays et qui sont adaptées à un transport efficace de conteneurs et au trafic fluvio-maritime;
- xiii) Les routes côtières énumérées dans l'annexe I ci-dessus visent à maintenir la continuité du réseau de voies navigables E dans toute l'Europe et sont destinées à être utilisées, aux termes du présent Accord, par des bateaux de transport fluvio-maritime dont les dimensions devraient, pour autant que cela soit possible et économiquement faisable, satisfaire aux prescriptions concernant les automoteurs adaptés à la navigation sur les voies navigables intérieures des classes Va et VIb.

On considère que les exigences minimales ci-après doivent être respectées pour qu'une voie navigable convienne au trafic conteneurisé:

les bateaux de navigation intérieure d'une largeur de 11,4 m et d'une longueur de 110 m environ doivent pouvoir transporter des conteneurs sur trois hauteurs ou plus; si ce n'est pas le cas, il devrait être autorisé une longueur maximale de 185 m pour les convois poussés, auquel cas ceux-ci devraient pouvoir transporter des conteneurs sur deux hauteurs.

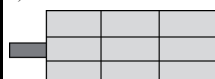
¹⁰ Cependant, pour les tronçons amont des cours d'eau naturels caractérisés par des niveaux d'eau variables dépendant étroitement et directement des conditions climatiques, il est recommandé de prendre pour référence une période moyenne d'au moins 300 jours par an.

Tableau 1

Classification des voies navigables européennes d'importance internationale¹¹

Type de voie navigable	Classes de voies navigables	Automoteurs et chalands					Convois poussés					Hauteur minimale sous les ponts ²⁾	Symboles graphiques sur les cartes
		Type de bateau: caractéristiques générales					Type de convoi : caractéristiques générales						
		Dénomination	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau ⁶⁾	Tonnage		Longueur	Largeur	Tirant d'eau ⁶⁾	Tonnage		
			L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
d'importance internationale	IV	Johann Welker	80–85	9,5	2,50	1000–1500		85	9,5 ⁵⁾	2,50–2,80	1250–1450	5,25 ou 7,00 ⁴⁾	
	Va	Gros bateaux du Rhin	95–110	11,4	2,50–2,80	1500–3000		95–110 ¹⁾	11,4	2,50–4,50	1600–3000	5,25 ou 7,00 ou 9,10 ⁴⁾	
	Vb							172–185 ¹⁾	11,4	2,50–4,50	3200–6000		
	Vla							95–110 ¹⁾	22,8	2,50–4,50	3 200–6 000	7,00 ou 9,10 ⁴⁾	
	Vlb	³⁾	140	15,0	3,90				185–195 ¹⁾	22,8	2,50–4,50	6 400–12 000	7,00 ou 9,10 ⁴⁾

¹¹ Les classes I à III, ayant seulement une importance régionale, ne figurent pas dans ce tableau.

Type de voie navigable	Classes de voies navigables	Automoteurs et chalands					Convois poussés					Hauteur minimale sous les ponts ²⁾	Symboles graphiques sur les cartes
		Type de bateau: caractéristiques générales					Type de convoi : caractéristiques générales						
		Dénomination	Longueur max.	Largeur max.	Tirant d'eau ⁶⁾	Tonnage		Longueur	Largeur	Tirant d'eau ⁶⁾	Tonnage		
			L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		L (m)	B (m)	d (m)	T (t)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
	VIc							270–280 ¹⁾	22,8	2,50–4,50	9 600–18 000	9,10 ⁴⁾	
								195–200 ¹⁾	33,0–34,2 ¹⁾	2,50–4,50	9 600–18 000		
	VII						7) 	275–285	33,0–34,2 ¹⁾	2,50–4,50	14 500–27 000	9,10 ⁴⁾	

Notes du tableau 1

- 1) Le premier chiffre correspond aux conditions actuelles générales; le deuxième tient compte de l'évolution future et, dans des cas particuliers, des conditions actuelles.
- 2) Compte tenu d'une marge de sécurité d'environ 0,30 m entre le point le plus élevé de la superstructure du bateau ou de son chargement et un pont.
- 3) Il est tenu compte de l'évolution future éventuelle du transport par transroulage, du transport de conteneurs et de la navigation fluvio-maritime.
- 4) Hauteur vérifiée pour le transport de conteneurs:
5,25 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur deux hauteurs;
7,00 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur trois hauteurs;
9,10 m pour les bateaux transportant des conteneurs sur quatre hauteurs.
50 % des conteneurs peuvent être vides; dans le cas contraire, il faudra recourir au lestage.
- 5) Quelques voies navigables existantes peuvent être considérées comme appartenant à la classe IV du fait de la longueur maximale autorisée pour les bateaux et les convois bien qu'elles permettent une largeur maximale de 11,4 m et un tirant d'eau maximal de 4,00 m.
- 6) La valeur du tirant d'eau pour une voie navigable particulière doit être déterminée en fonction des conditions locales.
- 7) Parfois, des convois composés d'un nombre plus élevé de barges peuvent être utilisés sur certaines sections des voies navigables de la classe VII. Dans ce cas, les dimensions horizontales peuvent dépasser les valeurs indiquées dans le tableau.

b) Conditions d'exploitation des voies navigables E

Les voies navigables E devraient satisfaire aux conditions d'exploitation fondamentales suivantes pour pouvoir permettre au transport international de fonctionner de manière fiable:

- i) La circulation devrait être assurée pendant toute la période de navigation, à l'exception des interruptions mentionnées ci-après;
- ii) La période de navigation ne peut être inférieure à 365 jours que dans les régions présentant des conditions climatiques rigoureuses où il est impossible de maintenir les chenaux libres de glace pendant l'hiver, et où il faut donc interrompre la navigation. Dans ces cas, les dates d'ouverture et de fermeture de la navigation devraient être fixées. La durée des interruptions dues à des phénomènes naturels tels que gel, inondations, etc., devrait être limitée au strict minimum grâce à des mesures techniques et organisationnelles appropriées;
- iii) La durée des interruptions pour cause d'entretien régulier des écluses et des autres ouvrages hydrauliques devrait être limitée au strict minimum. Les usagers de la voie navigable sur laquelle il est prévu d'effectuer des travaux d'entretien devraient être tenus informés des dates et de la durée de l'interruption envisagée. En cas de défaillance imprévue d'une écluse ou d'autres ouvrages hydrauliques, ou dans d'autres cas de force majeure, il faudra s'efforcer de limiter au strict minimum la durée des interruptions en prenant toutes les mesures appropriées pour remédier à cette situation;
- iv) Aucune interruption pour cause de basses eaux n'est admise. Par contre, des restrictions raisonnables en ce qui concerne le tirant d'eau admissible sur les voies navigables où le niveau d'eau est variable sont acceptables. Cependant, un tirant d'eau minimum de 1,20 m devrait être maintenu en toutes circonstances, et le tirant d'eau caractéristique ou recommandé devrait être maintenu ou dépassé pendant 240 jours par an. Dans les régions mentionnées à l'alinéa ii) ci-dessus, le tirant d'eau minimum de 1,20 m devrait être maintenu pendant 60 % de la période de navigation en moyenne;
- v) Les horaires de fonctionnement des écluses, des ponts mobiles et des autres ouvrages d'infrastructure doivent être tels que la navigation soit assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre les jours ouvrables, pour autant que cela soit économiquement faisable. Des exceptions peuvent être admises dans certains cas particuliers pour des raisons organisationnelles et/ou techniques. Des horaires de fonctionnement raisonnables doivent également être assurés pour permettre la navigation les jours fériés et en fin de semaine.

c) Caractéristiques techniques et d'exploitation des ports E

Le réseau de voies navigables E est complété par un système de ports de navigation intérieure d'importance internationale. Chaque port E doit satisfaire aux caractéristiques techniques et d'exploitation ci-après:

- i) il doit être situé sur une voie navigable E;
- ii) il doit pouvoir recevoir des bateaux ou des convois poussés utilisés sur cette voie navigable conformément à la classe de celle-ci;
- iii) il doit être desservi par des routes ou lignes ferroviaires de grande importance (de préférence faisant partie du réseau de routes internationales et de lignes internationales de chemin de fer établi par l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international [AGR]¹², l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer [AGC]¹³ et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes [AGTC]¹⁴);
- iv) il doit pouvoir traiter un volume de marchandises d'au moins 0,5 million de tonnes par an;
- v) il doit offrir des conditions satisfaisantes pour le développement d'une zone portuaire industrielle;
- vi) il doit permettre la manutention de conteneurs normalisés (sauf dans le cas d'un port vraquier spécialisé);
- vii) il doit offrir tous les services nécessaires pour les opérations courantes du transport international;
- viii) pour répondre aux besoins de la protection de l'environnement, des installations de réception des déchets produits à bord des bateaux devraient exister dans les ports d'importance internationale.

¹² RS 0.725.11

¹³ Non publié dans le RO.

¹⁴ RS 0.740.81

Champ d'application le 22 novembre 2007

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Bulgarie	28 avril	1999 A	27 juillet	1999
Croatie	27 avril	1999	26 juillet	1999
Hongrie	22 octobre	1997	26 juillet	1999
Italie	4 avril	2000	3 juillet	2000
Lituanie	28 avril	2000	27 juillet	2000
Luxembourg	29 juin	1999	27 septembre	1999
Moldova	23 mars	1998	26 juillet	1999
Pays-Bas ^a	21 avril	1998	26 juillet	1999
République tchèque	8 août	1997	26 juillet	1999
Roumanie	24 février	1999	26 juillet	1999
Russie	31 mai	2002	29 août	2002
Slovaquie	2 février	1998	26 juillet	1999
Suisse	21 août	1997	26 juillet	1999

^a Pour le Royaume en Europe.