



Vlaams
Parlement

stuk **2426** (2013-2014) – Nr. 1
ingediend op 31 januari 2014 (2013-2014)

Ontwerp van decreet

houdende instemming met het Europees verdrag
inzake hoofdwaterwegen
die van internationaal belang zijn (AGN),
opgemaakt in Genève op 19 januari 1996

INHOUD

Memorie van toelichting	3
Voorontwerp van decreet	15
Advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen	21
Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen	25
Advies van de Raad van State	33
Ontwerp van decreet	41
Bijlagen:	
– Nederlandse vertaling van het verdrag	47
– Engelse tekst van het verdrag	85

MEMORIE VAN TOELICHTING

I. ALGEMENE TOELICHTING

1. Achtergrond

Waterwegen spelen een belangrijke rol in het goederenvervoer in Europa. Meer dan 37.000 km waterwegen verbinden honderden steden en industriële regio's. Twintig lidstaten van de Europese Unie (EU) hebben waterwegen die geschikt zijn voor goederenvervoer. De waterwegen van twaalf lidstaten zijn met elkaar verbonden. In tegenstelling tot andere transportwijzen heeft het vervoer over de binnenwateren een groot potentieel. Dat vervoer is ook betrouwbaar en het heeft weinig nadelige gevolgen voor het milieu. De externe kosten in termen van ongevallen, verkeerscongesties, geluidsoverlast, luchtverontreiniging en andere milieueffecten liggen zeven maal lager dan die van het wegtransport.

De binnenvaart is er sinds de jaren negentig van de vorige eeuw in geslaagd door te breken op een aantal nieuwe markten zoals containervervoer, multimodale transportdiensten en goederenvervoer over korte afstand.

Uit het witboek over een doeltreffende en duurzame binnenvaart¹ dat de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE) in 2011 publiceerde, blijkt dat in 2007 het vervoer over de binnenwateren in de EU goed was voor 5,8%, tegenover 76% voor het wegvervoer en 18% voor het transport per spoor. In de EU werd voor 144,6 miljard tonkilometer over de binnenwateren vervoerd. België (9 miljard), Duitsland (64 miljard) en Nederland (42 miljard) tekenden voor 80% van dat transport. Het belang van de binnenvaart verschilt aanzienlijk van land tot land, en ook binnen een land zelf. Daarbij spelen zowel de invloed van het nationaal en regionaal beleid als economische en geografische factoren een rol. Zo kende het hinterlandtransport over de binnenwateren een grote bloei in Noordwest-Europa. Van 1997 tot 2004 werden indrukwekkende groeicijfers (in tonkilometer) bereikt van ruim 50% in België en meer dan 35% in Frankrijk. Van de 56 UNECE-lidstaten hebben er 27 binnenwateren van internationale betekenis die een belangrijke rol spelen of kunnen spelen in het internationale vervoer van goederen en passagiers.

De binnenvaart in Europa wordt geregeld door een aantal intergouvernementele instellingen en lichamen zoals riviergebonden scheepvaartcommissies, de EU, de UNECE en pan-Europese ministeriële conferenties.

De voornaamste Europese internationale rivieren worden beheerd door speciaal opgerichte scheepvaartcommissies die technische en wettelijke normen voor de scheepvaart op de rivier in kwestie opstellen. Op dit ogenblik zijn er commissies voor de Rijn (CCNR), de Donau (DC), de Moezel (MC) en de Sava.

Op het niveau van de EU wordt de binnenvaart meer en meer geregeld door de EU-wetgeving. In 2001 publiceerde de Europese Commissie het witboek 'Het Europese vervoersbeleid tot het jaar 2010: tijd om te kiezen'². De Commissie benadrukte de impact van verkeerscongesties, veroorzaakt door een onevenwicht tussen de verschillende transportmiddelen en wees op de noodzaak om het vervoer te integreren in duurzame ontwikkeling. De Commissie stelde een aantal alternatieve transportmiddelen voor, waaronder het vervoer over de binnenwateren. In 2006 publiceerde de Commissie een geïntegreerd actie-

¹ White paper on efficient and sustainable inland water transport in Europe.

² COM (2001)370 van 12 september 2001.

programma ter bevordering van de binnenvaart in Europa (NAIADES)³ dat een overzicht biedt van de maatregelen die nodig zijn om de belemmeringen op te heffen die het volledig benutten van het potentieel van de binnenvaart verhinderen. Het programma richt zich op vijf strategische en samenhangende aandachtspunten: markt, vloot, banen en vaardigheden, imago en infrastructuur. De EU vaardigde ook een aantal richtlijnen uit in verband met markttoegang, overheidshulp, mededinging, prijsvorming, technische voorschriften en licenties.

Pan-Europese ministeriële conferenties resulteerden in ministeriële verklaringen over de ontwikkeling van de binnenvaart. De verklaring die in september 2006 in Boekarest werd aangenomen, legde de nadruk op een geharmoniseerd en geïntegreerd wettelijk kader, een gecoördineerde ontwikkeling van het transport over de binnenwateren, een verbetering van de infrastructuur en milieubescherming.

De UNECE belicht de technische en beleidsaspecten van de pan-Europese binnenvaart. Meer dan 50 internationale verdragen zorgen voor een wettelijk kader en een technische regelgeving voor de ontwikkeling van alle vormen van transport. Op het vlak van de binnenvaart zijn er – naast het voorliggende verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN) – het verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) en verscheidene overeenkomsten die internationale privaatrechtelijke thema's en de aansprakelijkheid in de binnenvaart behandelen. De werkgroep inzake het vervoer over de binnenwateren stelde technische en veiligheidsnormen op die door resoluties worden toegepast. De UNECE werkt aan een vlotte, efficiënte en expansiegerichte binnenvaart teneinde de voordelen van dit veilig en duurzaam transportmiddel te plukken.

2. De binnenvaart in Vlaanderen

Het Infrastructuurmasterplan voor de Vlaamse waterwegen (Horizon 2014) leert dat Vlaanderen beschikt over een uitgebreid en goed vertakt waterwegennetwerk van 1056 km. Het is het drukst benutte netwerk van Europa wanneer de tonnage als maatstaf wordt genomen. Uit cijfers van Promotie Binnenvaart Vlaanderen blijkt dat de binnenvaart tussen 1995 en 2004 met meer dan 50% toenam. De opvallendste evolutie is de stijgende containerisatie van de binnenvaart die in de periode 1997-2007 steeg met 800%.

Het Vlaamse waterwegennet is aangesloten op de Vlaamse zeehavens, op de waterwegen van het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en op de belangrijke netwerken van Nederland en Frankrijk. Ruim 52% van de Vlaamse waterwegen is geschikt voor schepen met een laadvermogen van 1350 ton of meer. De binnenvaart zorgt in Vlaanderen voor een rechtstreekse tewerkstelling van 6000 personen, maar onrechtstreeks zijn zowat 120.000 mensen betrokken. Het waterwegennetwerk is ook aangesloten op de Vlaamse zeehavens die op hun beurt dankzij dit netwerk over uitstekende verbindingen met hun hinterland beschikken.

Uitgedrukt in tonkilometer kent het Vlaamse waterwegennetwerk een relatief lage bezettingsgraad. Dit levert voldoende ruimte op om een deel van de voorspelde mobiliteitsgroei op te vangen. Een essentiële voorwaarde is wel dat een aantal knelpunten en ontbrekende schakels op infrastructureel en operationeel vlak worden weggewerkt.

Op operationeel vlak zijn verdere inspanningen vereist om het gebruik van de binnenvaart te optimaliseren en te stimuleren. Een efficiënt beheer en de promotie van de waterwegen en de binnenvaart biedt belangrijke opportuniteiten. Om een verbeterde goederendoor-

³ COM (2006) 6 van 17 januari 2006.

stroming mogelijk te maken, moeten de verbindingen tussen de Vlaamse zeehavens en de waterwegen verder worden geoptimaliseerd.

De binnenvaart heeft lage externe kosten. Een onderzoek van de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO) kwam tot de conclusie dat de externe kost 6,2 euro per 1000 tonkilometer bedraagt, terwijl die voor het spoor 7,1 euro is en voor het wegtransport oploopt tot 43,5 euro. De binnenvaart is bovendien milieuvriendelijk, veilig en efficiënt.

3. Het Vlaamse beleid

Vlaanderen wil de verschillende schakels in het vervoersysteem beter op elkaar afstemmen. De keuze voor het meest adequate vervoermiddel moet de logische keuze worden. Het aandeel van het transport over de waterwegen en per spoor kan nog steeds verhogen. Vlaanderen stimuleert comodaliteit en maakt dat vervoer rendabeler door de clustering en bundeling van goederenstromen.

In 2009 stelden de nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV het Infrastructuur Masterplan voor de Vlaamse waterwegen, Horizon 2014 voor. Dat plan presenteert en motiveert de onvermijdbare en aanbevolen investeringen in de transportgebonden infrastructuur van de Vlaamse waterwegen tot 2014, inclusief de maatregelen voor het beperken van de impact ervan op het leefmilieu.

De Vlaamse Regering neemt het Masterplan als uitgangspunt voor haar waterwegenbeleid. Zij zet in op een verbeterde bereikbaarheid via de waterweg, waarbij zij prioritair werk maakt van het Seine-Scheldeproject en de modernisering en de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal. De bereikbaarheid betekent ook investeren in laad- en losinfrastructuur waarbij wordt gemikt op samenwerkingsverbanden tussen de waterwegbeheerder en de investeerders.

De Vlaamse Regering investeert niet alleen in een nieuwe infrastructuur, maar ook in het onderhoud van de waterwegen om de beschikbaarheid van het netwerk blijvend te verzekeren en op termijn steeds oplopende onderhoudskosten te voorkomen.

Vlaanderen wil ook een doelmatige, veilige en vlotte afwikkeling van de binnenscheepvaart. Daarom wordt het River Information System (RIS) verder ontwikkeld, zullen de automatische identificatiesystemen (AIS) een belangrijk ondersteunend element zijn met het oog op een vlotte afhandeling van de binnenvaart en worden de bedieningstijden van sluizen en bruggen uitgebreid.

De Vlaamse overheid bevordert in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Vlaanderen en via samenwerkingsverbanden met het bedrijfsleven, het gebruik van de binnenvaart. Hiertoe zijn de inspanningen op het vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing van de binnenvaart in het goederenvervoer opgedreven. Om een antwoord te geven op specifieke uitdagingen richtte de Vlaamse overheid met alle betrokken actoren het Flanders Inland Shipping Network op. Specifieke acties worden ondernomen zoals het optimaler benutten van kleine waterwegen, het investeren in innovatieve concepten.

De Vlaamse overheid werkt momenteel aan een transparant, eenvoudig en duidelijk decretaal kader voor het gebruik van de waterwegen en de aanhorigheden, inclusief de regeling van de binnenscheepvaart. Het doel is tot een vooruitstrevende Vlaamse regelgeving te komen die overeenstemt met de internationale normen en aanbevelingen. Hierbij wordt reeds rekening gehouden met het verdrag.

4. Het ontstaan van het verdrag

Het verdrag werd opgemaakt in de schoot van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE). Het werd aangenomen op 19 januari 1996 door het Inland Transport Committee (ITC), het hoogste beleidsorgaan op het vlak van vervoer. Het ITC streeft naar een verbetering van de concurrentie, de veiligheid, de energie-efficiëntie en de zekerheid in de transportsector. Tezelfdertijd richt het zich op een vermindering van de nadelige effecten van het vervoer op het milieu en draagt het bij tot duurzame ontwikkeling. De voorbije zestig jaar was het ITC verantwoordelijk voor meer dan 50 internationale overeenkomsten die voorzien in een wettelijk kader en technische bepalingen inzake het internationaal vervoer over de weg, per spoor en via de binnenwateren, alsook intermodaal vervoer.

5. De inhoud van het verdrag

Het AGN onderstreept het belang van het vervoer over de binnenwateren dat, in vergelijking met andere transportmiddelen, talrijke economische en milieuvriendelijke voordelen biedt. Het verdrag kan bijdragen tot een vermindering van verkeerscongesties, verkeersongevallen en nadelige milieueffecten in het pan-Europese transportsysteem.

Het verdrag schept een wettelijk kader dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen van internationaal belang, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters. De verdragspartijen verbinden zich ertoe het plan uit te voeren binnen het kader van hun respectieve programma's. Het net van E-waterwegen bestaat uit de waterwegen en havens die van internationaal belang zijn en zijn vermeld in de bijlagen I en II bij het verdrag.

Bijlage III bevat technische en operationele kenmerken van de waterwegen. De hoofdkenmerken van de E-waterwegen dienen in het algemeen in overeenstemming te zijn met de classificatie van Europese waterwegen. Om de verschillende E-waterwegen te evalueren, dient men zich te baseren op de kenmerken van de klassen IV tot en met VII. E-waterwegen moeten voldoen aan een aantal essentiële operationele eisen om een betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen garanderen. Het net van E-waterwegen wordt aangevuld met een stelsel van binnenlandse havens die van internationaal belang zijn.

De verschillende regeringen hebben 28.824 km Europese binnenwateren gecatalogeerd als E-waterwegen, naar analogie met de E-wegen, spoorlijnen en geïntegreerde transportlijnen. De Inventory of Main Standards and Parameters of the E Waterway Network of 'Blue Book' bevat gedetailleerde informatie over de technische kenmerken van de Europese waterwegen en havens van internationale betekenis. Het bevat ook een lijst van knelpunten en missing links. Het is de bedoeling de landen te helpen om hun infrastructuurplannen te kaderen in de verdere ontwikkeling van een geïntegreerd waterwegennetwerk. Die missing links vertegenwoordigen bijna 1500 km of 5,3% van het E-waterwegennet.

II. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET VERDRAG

In de preambule benadrukken de verdragspartijen de belangrijke rol van het internationaal transport over de binnenwateren, dat in vergelijking met andere transportmiddelen economische en ecologische voordelen biedt en voldoende mogelijkheden biedt op het vlak van infrastructuur en capaciteit. Daardoor verminderen de sociale kosten en de negatieve milieueffecten.

De verdragspartijen zijn ervan overtuigd dat een wettelijk kader noodzakelijk is om het transport efficiënter en aantrekkelijker te maken. Dat kader moet voorzien in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de uitbouw van een net van waterwegen van

internationale betekenis, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters.

Artikel 1 – Aanduiden van het netwerk

De verdragspartijen nemen de verdragsbepalingen aan als een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen (het ‘net van waterwegen die van internationaal belang zijn’ of het ‘net van E-waterwegen’). De partijen zullen dit plan uitvoeren binnen het kader van hun respectieve programma’s. Het net bestaat uit de waterwegen en havens die van internationaal belang zijn en zijn vermeld in de bijlagen I en II.

Artikel 2 – Technische en operationele kenmerken van het net

Het net moet de kenmerken hebben die in bijlage III zijn beschreven of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden met die bepalingen in overeenstemming worden gebracht.

Artikel 3 – Bijlagen

De bijlagen vormen een integrerend deel van het verdrag.

Artikel 4 – Aanwijzing van de depositaris

De secretaris-generaal van de Verenigde Naties (VN) treedt op als depositaris.

Artikel 5 – Ondertekening

Het verdrag werd van 1 oktober 1996 tot 30 september 1997 opengesteld voor ondertekening door UNECE-lidstaten en door landen die in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten. De ondertekeningen moeten worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd.

Artikel 6 – Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

De respectieve akten worden neergelegd bij de depositaris.

Artikel 7 – Toetreding

Het verdrag staat vanaf 1 oktober 1996 open voor toetreding. België kan enkel door het neerleggen van een toetredingsakte partij worden bij het verdrag.

Artikel 8 – Inwerkingtreding

Het verdrag treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de regeringen van vijf staten hun respectieve akte hebben neergelegd, op voorwaarde dat één of meer waterwegen van het net als doorlopende waterweg de grondgebieden van minstens drie staten verbinden. Indien dat niet het geval is, volgt de inwerkingtreding 90 dagen na het neerleggen van een akte waardoor wel wordt voldaan aan de gestelde voorwaarde.

Staten die na de datum van inwerkingtreding hun respectieve akte neerleggen, worden partij bij het verdrag 90 dagen na de datum van neerlegging van die akte.

Artikel 9 – Beperking van de toepassing van het verdrag

Het verdrag vormt geen beletsel voor een verdragspartij om maatregelen te nemen die zij noodzakelijk acht voor haar veiligheid en die verenigbaar zijn met de bepalingen van het VN-handvest en beperkt blijven tot de vereisten van de gegeven situatie. De maatregelen – die een tijdelijk karakter hebben – worden meegedeeld aan de depositaris.

Artikel 10 – Regeling van geschillen

Geschillen die niet door onderhandelingen of andere middelen kunnen worden opgelost, worden onderworpen aan arbitrage. De uitspraken van de scheidsman(nen) zijn bindend.

Artikel 11 – Voorbehouden

Elke verdragspartij kan verklaren dat zij zich niet gebonden acht door artikel 10.

Artikel 12 – Wijziging van het verdrag

De Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen van UNECE onderzoekt de wijzigingsvoorstellen die de verdragspartijen indienen. Wijzigingen worden aangenomen met een tweederdemeerderheid van de aanwezige stemmende verdragspartijen. De secretaris-generaal van de VN informeert de verdragspartijen over de aanvaarding. Amendementen treden in werking twaalf maanden na de mededeling op voorwaarde dat geen bezwaar werd gemaakt.

Deze wijziging heeft geen betrekking op de artikelen 13 (wijziging van de bijlagen I en II) en 14 (wijziging van bijlage III), waarvoor een aparte procedure bestaat.

Artikel 15 – Opzegging

Een verdragspartij kan het verdrag opzeggen door middel van een schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van de kennisgeving.

Artikel 16 – Beëindiging

Het verdrag houdt op van kracht te zijn indien het aantal verdragspartijen gedurende een tijdvak van twaalf opeenvolgende maanden is gedaald tot minder dan vijf.

Artikel 17 – Kennisgevingen en mededelingen door de depositaris

Dit artikel omschrijft de taken van de depositaris.

Artikel 18 – Authentieke teksten

Het verdrag is opgesteld in het Engels, het Frans en het Russisch.

Bijlage I – Waterwegen die van internationaal belang zijn.

Alle waterwegen die van internationaal belang zijn, worden aangeduid met de letter 'E', gevolgd door twee, vier of zes cijfers. De belangrijkste delen van het E-waterwegennet hebben nummers bestaande uit twee cijfers, terwijl de hoofd- en zijarmen worden aangeduid met nummers bestaande uit respectievelijk vier en zes cijfers.

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen hoofdwaterwegen die hoofdzakelijk een noord-zuidrichting volgen, toegang geven tot zeehavens en zeebekkens met elkaar verbinden (worden aangeduid met de nummers 10, 20, 30, 40 en 50), die welke hoofdzakelijk een west-oostrichting volgen en drie of meer waterwegen doorsnijden (aangeduid met de nummers 60, 70, 80 en 90) en andere hoofdwaterwegen.

Voor hoofd- en zijarmen komen de eerste twee (of vier) cijfers overeen met het belangrijkste deel van het waterwegennet en de laatste twee met het nummer van de arm in kwestie.

Zo is E 02 de verbinding tussen Zeebrugge, Brugge, Deinze, Kortrijk, Rijsel en Bauvin, waarbij het Kanaal Brugge-Oostende E 02-02 is, het Kanaal Passendale-Nieuwpoort nummer E 02-02-01 heeft en het Kanaal Leie-Roeselare als E 02-04 wordt bestempeld.

Bijlage II – Binnenhavens die van internationaal belang zijn

Een binnenhaven heeft een nummer dat bestaat uit het nummer van de waterweg waaraan zij is gelegen, gevolgd door een nummer van twee cijfers dat de haven aan die waterweg aanduidt, voorafgegaan door de letter ‘P’.

De lijst bevat volgende Vlaamse havens: Overpelt (Kanaal Bocholt-Herentals, P 01-01-01), Zeebrugge (Noordzee, P 02-01), Aalter (Kanaal Oostende-Brugge-Gent, P 02-02), Oostende (Noordzee, P 02-02-01), Roeselare (Leie-Roeselarekanaal, P 02-04-01), Izegem (Leie-Roeselarekanaal, P 02-04-02), Zelzate (Kanaal Gent-Terneuzen, P 03-03), Gent (Kanaal Gent-Terneuzen, P 03-04), Beveren (Beneden Zeeschelde, P 04-02), Ruisbroek (Kanaal Charleroi-Brussel, P 04-03), Grimbergen (Kanaal Brussel-Rupel, P 04-04), Brussel (Kanaal Brussel-Rupel, P 04-05), Avelgem (Bovenschede, P 05-01), Melle (Boven-Zeeschede, P 05-02), Meerhout (Albertkanaal, P 05-03), Ham (Albertkanaal, P 05-04), Hasselt (Albertkanaal, P 05-05), Genk (Albertkanaal, P 05-06), Aalst (Dender, P 05-04-01) en Antwerpen (Schelde, P 06-01).

Bijlage III – Technische en operationele kenmerken van waterwegen die van internationaal belang zijn

Technische kenmerken van E-waterwegen

De hoofdkenmerken van E-waterwegen dienen in het algemeen in overeenstemming te zijn met de in tabel 1 weergegeven classificatie van Europese waterwegen. Om de verschillende E-waterwegen te evalueren moet men zich baseren op de kenmerken van de klassen IV tot en met VII, waarbij men een aantal beginselen in acht neemt: afmetingen, diepgang, vrije hoogte onder bruggen. De klassen I tot en met III zijn niet in tabel 1 opgenomen omdat zij enkel van regionaal belang zijn.

Operationele eisen voor E-waterwegen

E-waterwegen moeten voldoen aan essentiële operationele eisen om een betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen garanderen. Die eisen hebben betrekking op de navigatieperiode en de dienstregelingen van sluizen, beweegbare bruggen en andere infrastructuurle werken.

Technische en operationele kenmerken van E-havens

Elke E-haven moet:

- gelegen zijn aan een E-waterweg;

- accommodatie kunnen bieden voor schepen of duwstellen die worden gebruikt op de desbetreffende E-waterweg in overeenstemming met de klasse ervan;
- verbonden zijn met hoofdwegen en spoorlijnen;
- jaarlijks minstens 500.000 ton vracht kunnen verwerken;
- toereikende voorwaarden bieden voor de ontwikkeling van een industriële havenzone;
- standaardcontainers kunnen verwerken;
- alle faciliteiten bieden die noodzakelijk zijn voor de gangbare werkzaamheden in het internationale vervoer;
- beschikken over inrichtingen voor het in ontvangst nemen van afval dat aan boord van schepen is ontstaan.

III. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING VAN HET ONTWERP VAN DECREET

In vergelijking met andere instemmingsdecreten bevat dit ontwerp van decreet een aantal aanvullende bepalingen, naast de gebruikelijke aanduiding van de bevoegdheidsgrond in artikel 1 en de instemming met het verdrag in artikel 2.

Rekening houdend met de vereenvoudigde verdragswijzigingsprocedures uit artikel 12 tot 14 van het verdrag, beogen artikel 3, 5 en 6 de democratische inspraak van het Vlaams Parlement te garanderen. De artikelen hebben met andere woorden tot gevolg dat het Vlaams Parlement ‘willens en wetens’ en onder bepaalde voorwaarden instemt met bepaalde toekomstige verdragswijzigingen. De uitsplitsing over drie artikelen in het ontwerp van decreet heeft te maken met de verschillende procedures in het verdrag. De verdragsartikelen maken immers een onderscheid tussen wijzigingen aan het verdrag zelf, aan bijlagen I en II, en aan bijlage III. In elk van de gevallen gaat het om een stilzwijgende aanvaarding van de wijzigingen, maar de termijn waarbinnen tegen een voorgestelde wijziging bezwaar kan worden gemaakt evenals de gevolgen van een bezwaar verschillen.

Artikel 3 betreft de wijzigingen aan het verdrag zelf. Indien overeenkomstig artikel 12 van het verdrag een wijziging aan het verdrag wordt aangebracht, dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen twee maanden aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van vier maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van twaalf maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. Ten gevolge van dit bezwaar zal de wijziging worden geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 4 betreft een recente, zeer beperkte wijziging die met toepassing van artikel 12 van het verdrag reeds is voorgesteld maar nog niet in werking is getreden. Gelet op het tijdsverloop, zal de procedure uit artikel 3 van dit ontwerp van decreet niet kunnen worden gevolgd. Daarom wordt deze wijziging uitdrukkelijk ter instemming aan het Vlaams Parlement voorgelegd. Het gaat om de wijziging van de term ‘Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen’ door de term ‘Werggroep voor vervoer over waterwegen’.

Artikel 5 betreft de aanpassingen aan bijlagen I en II van het verdrag, met andere woorden aan de lijst van waterwegen en binnenhavens die van internationaal belang zijn. Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de aanpassingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij is. Krachtens het verdrag wordt een staat geacht rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij te zijn indien zijn grondgebied, in geval van opnemings van een nieuwe waterweg of haven van internationaal belang, dan wel de wijziging van deze voorzieningen, door die waterweg wordt doorsneden of indien

de beoogde haven op bedoeld grondgebied is gelegen. Indien overeenkomstig artikel 13 van het verdrag een dergelijke wijziging aan bijlagen I en II wordt aangebracht, dan dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen een maand aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van twee maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, dan zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van zes maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de VN van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. In dat geval wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken verdragsluitende partij is, voorziet het ontwerp van decreet dat deze wijzigingen volkomen gevolg zullen hebben. In dat geval voorziet het verdrag immers geen verzetprocedure.

Artikel 6 betreft de wijzigingen aan bijlage III, met andere woorden op het vlak van de technische en operationele kenmerken van waterwegen die van internationaal belang zijn. Indien overeenkomstig artikel 14 van het verdrag een wijziging aan deze technische bepalingen wordt aangebracht, dan dient de Vlaamse Regering dit voorstel binnen een maand aan het Vlaams Parlement over te maken, zodat het zich eventueel binnen een termijn van twee maanden na ontvangst tegen deze wijziging kan verzetten. Wanneer dat het geval is, dan zal de Vlaamse Regering er via intrafederaal overleg op aandringen dat het Koninkrijk België binnen de door het verdrag voorziene termijn van zes maanden kennis geeft aan de secretaris-generaal van de VN van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. De wijziging zal dan niet ten aanzien van België in werking treden. Indien door minstens een vijfde van de partijen bezwaar wordt aangetekend, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

IV. PROCEDUREVERLOOP

1. Gemengd karakter en toetreding

De overeenkomst behoort grotendeels tot de bevoegdheid van de gewesten, maar er zijn ook aspecten, zoals de classificatie van de waterwegen en bijhorende scheepsgroottes, waarbij de scheepsgroottes een federale bevoegdheid is. Het verdrag is bovendien een basisverdrag van de UNECE waarop andere instrumenten zijn gebaseerd, en ook operationeel gezien zijn verschillende overheidsinstanties, met inbegrip van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit, gebruiker van die normen.

De Werkgroep Gemengde Verdragen (WGV), adviesorgaan van de Interministeriële Conferentie voor Buitenlands Beleid (ICBB), legde op 16 februari 2012 het gemengde karakter vast met bevoegdheden van de gewesten en de federale overheid. Ingevolge de beslissing van de ICBB van 9 juli 2008 worden de leden van de ICBB geacht met de in de WGV bereikte consensus in te stemmen, behoudens bezwaar binnen de dertig dagen na de notificatie van het verslag aan hen. In een brief van 14 juni 2012 deelde de voorzitter van de ICBB mee dat geen enkel bezwaar werd geformuleerd. De ICBB heeft de consensus in de WGV dus stilzwijgend bekrachtigd en die bijgevolg uitvoerbaar gemaakt.

De overeenkomst werd opengesteld voor ondertekening van 1 oktober 1996 tot 30 september 1997 voor de lidstaten van UNECE en voor staten die als raadgever door UNECE werden toegelaten. België kon de overeenkomst niet ondertekenen omdat zij een aantal bepalingen bevatte die op dat ogenblik voor België niet aanvaardbaar waren. In de daar-

opvolgende jaren werd de overeenkomst een paar keer aangepast, rekening houdende met de bezwaren van België, zodat België overeenkomstig artikel 7 nu kan toetreden tot de overeenkomst.

2. Advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (SARiV) en de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV)

De SARiV en de SERV werden verzocht een gezamenlijk advies uit te brengen. Op de raad van 25 juli 2013 deelde de SERV mee geen te advies te zullen uitbrengen.

De SARiV bracht advies uit op 17 september 2013 met kenmerk 2013/23. De adviesraad stelt vast dat aan het verdrag verschillende wijzigingen werden aangebracht. Door de instemming zullen deze wijzigingen ook volkomen gevolg hebben. De SARiV geeft aan dat de memorie van toelichting hierover kan worden aangevuld.

De Vlaamse Regering heeft in de voorliggende memorie van toelichting de nodige duiding gegeven bij de actuele tekst van het verdrag en bij de vereenvoudigde wijzigingsprocedures.

De SARiV geeft aan dat het voorontwerp van instemmingsdecreet anticipeert op latere wijzigingen aan het AGN-Verdrag en de bijlagen door middel van een systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming om de democratische inspraak van het Vlaams Parlement te garanderen. Zo wordt vermeden dat voor latere wijzigingen telkens een decretale instemmingsprocedure moet worden gevolgd. De SARiV vraagt de Vlaamse Regering om een zorgvuldige naleving van de artikelen 3, 4 en 5 van het voorontwerp van instemmingsdecreet. De adviesraad verwijst hierbij ook naar het eerder uitgebrachte advies d.d. 21 december 2012 bij het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling. De SARiV vraagt de Vlaamse Regering ook om de termijnen om het Vlaams Parlement te informeren strikt na te leven en rekening te houden met de parlementaire agenda.

De Vlaamse Regering deelt deze mening. Het is de taak van de vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid die in de toekomst zullen deelnemen aan vergaderingen van de partijen, om eventuele wijzigingen te signaleren, zodat de Vlaamse Regering deze wijzigingen tijdig aan het Vlaams Parlement kan overmaken. Anderzijds dient het Vlaams Parlement zelf te bekijken of er in het reglement wijzigingen moeten worden aangebracht in het licht van vereenvoudigde wijzigingsprocedures voor verdragen.

Verder stelt de adviesraad ook de vraag wat het resultaat in de feiten zal zijn indien het Federale Parlement en/of het Parlement van het Waalse Gewest zouden instemmen met een latere wijziging en het Vlaams Parlement dit niet zou doen.

De Vlaamse Regering wenst te verduidelijken dat, indien een parlement van één van de bevoegde overheden zich tegen een vereenvoudigde wijziging verzet, de stilzwijgende instemming met deze wijziging komt te vervallen. België zal dit als verdragspartij aan de andere partijen moeten meedelen via de door het verdrag voorziene procedures.

De SARiV heeft tenslotte ook aandacht voor het belang voor Vlaanderen en meer bepaald het belang van de logistiek en het vervoer over het water voor de Vlaamse economie en havens en het belang van zich in te schrijven in een groot Europees netwerk van internationale waterwegen. Meer aandacht voor het internationaal kader en het opnemen hiervan in de strategische doelstellingen van het netwerk wordt dan ook aanbevolen.

De Vlaamse Regering onderschrijft de visie dat het internationaal kader voor de Vlaamse economie van cruciaal belang is. De VIA-doorbraak ‘Vlaanderen als slimme draaischijf van Europa’ vertrekt ook expliciet vanuit een grensoverschrijdend, Europees perspectief.

3. Advies van de Raad van State, afdeling Wetgeving

De Raad van State, afdeling Wetgeving, bracht op 9 december 2013 zijn advies nr. 54.353/VR uit.

De Raad van State bevestigt de correctheid van de keuze van de Vlaamse Regering om de momenteel geldende versie van het verdrag en de bijlagen aan het Vlaams Parlement voor te leggen. Dit is logisch aangezien het Koninkrijk België op het ogenblik van zijn toetreding, en indien op dat ogenblik geen andere bedoeling wordt kenbaar gemaakt, zal worden beschouwd zijn instemming te hebben verleend met het verdrag zoals het op dat ogenblik is geamendeerd.

Het verdrag kent een aantal vereenvoudigde wijzigingsprocedures, die onder bepaalde voorwaarden impliciet geacht worden in werking te treden. De Raad onderschrijft de grondwettelijkheid van de gekozen optie van voorlegging van dergelijke wijzigingen aan het Vlaams Parlement, zodat het parlement zich binnen bepaalde termijnen kan verzetten tegen de inwerkingtreding ervan. De Raad van State merkt wel op dat de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, elk binnen hun bevoegdheid, de nodige begeleidende maatregelen moeten nemen om de uitvoering van een dergelijk systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming daadwerkelijk uitvoerbaar te maken. Zo zal het Vlaams Parlement zijn reglement moeten aanpassen teneinde een daadwerkelijk recht tot verzet van het parlement binnen de bepaalde termijnen na mededeling ervan door de Vlaamse Regering, mogelijk te maken. Wat de doorstroming van de informatie vanuit de Vlaamse Regering naar het Vlaams Parlement betreft, kan worden verwezen naar hetgene gezegd werd in het de bespreking van het SARiV-advies.

Vervolgens merkt de Raad van State correct op, dat in de tussentijd tussen de principiële goedkeuring van het instemmingsdecreet en de adviesverlening door de Raad, een aantal wijzigingen aan bijlagen 1 en 2 in werking zijn getreden. Deze wijzigingen werden geïntegreerd in de voorliggende gecoördineerde verdragstekst.

Daarnaast werd er ook een beperkte wijziging voorgesteld aan artikel 12, 13 en 14 van het verdrag, met name de wijziging van de term ‘hoofdwerggroep’ in ‘werkgroep’. Deze wijziging trad nog niet in werking. Voor de goede orde acht de Raad het aangewezen dat het Vlaams Parlement expliciet met deze wijziging instemt. Daartoe werd artikel 4 in het ontwerp van instemmingsdecreet ingeschreven.

4. Inwerkingtreding

Nadat Moldavië als vijfde staat zijn ratificatieakte had neergelegd, was niet voldaan aan de in artikel 8.1 gestelde voorwaarde dat een of meer waterwegen van het net als doorlopende waterweg de grondgebieden van minstens drie staten moet verbinden.

Overeenkomstig artikel 8.2 is het verdrag dus pas in werking getreden op 26 juli 1999. Medio januari 2014 waren 17 landen⁴ partij bij het verdrag. Duitsland, Finland, Frankrijk en Griekenland hadden het verdrag enkel ondertekend, maar nog niet geratificeerd.

⁴ Bosnië en Herzegovina, Bulgarije, Hongarije, Italië, Kroatië, Litouwen, Luxemburg, Moldavië, Nederland, Oekraïne, Oostenrijk, Roemenië, de Russische Federatie, Slowakije, de Tsjechische Republiek, Wit-Rusland en Zwitserland.

Overeenkomstig artikel 8.3 zal het verdrag voor België in werking treden 90 dagen na de datum waarop het zijn toetredingsakte neerlegt.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

VOORONTWERP VAN DECREET



**Voorontwerp van decreet houdende instemming met
het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen
die van internationaal belang zijn (AGN),
opgemaakt in Genève op 19 januari 1996**

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 12 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 12.3 van het verdrag, binnen een termijn van twee maanden aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van zes maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Art. 4. § 1. Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen de wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van deze paragraaf hiertegen verzet, volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat het Koninkrijk België ontvangt van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 13.3 van het verdrag, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van deze paragraaf kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

§ 2. De wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen en waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 5. De wijzigingen van bijlage III van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 14 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 14.3, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Brussel,

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

ADVIES VAN DE SOCIAAL-ECONOMISCHE RAAD VAN VLAANDEREN



Mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister van Mobiliteit
en openbare Werken

Koning Albert II-laan 20

1000 BRUSSEL

Contactpersoon
Peter Van Humbeeck
pvhumbeeck@serv.be

ons kenmerk
SERV_ADV_20130820_verdrag_hoofdwaterwegen_pvhkv

Brussel
20 augustus 2013

Voorontwerp van decreet instemming EU-verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN)

Mevrouw de minister,

Op 23 juli 2013 vroeg u de SERV om advies over bovenvermeld voorontwerp van decreet.

Gelet op de beperkte sociaal-economische impact van het voorontwerp, zal de SERV hierover geen advies uitbrengen.

Deze beslissing zal nog formeel worden bekrachtigd door de raad op zijn eerstvolgende bijeenkomst in september.

Ik hoop u hiermee van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

Pieter Kerremans
administrateur-generaal

ADVIES VAN DE STRATEGISCHE ADVIESRAAD
INTERNATIONAAL VLAANDEREN

STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN

Boudewijnlaan 30 bus 81, 1000 Brussel
T: +32 2 553 01 81
F: + 32 2 553 50 76
sariv@iv.vlaanderen.be
<http://www.sariv.be>

Aan mevrouw Hilde Crevits
Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken
Koning Albert II-laan 20 bus 1
1000 Brussel

uw bericht van
22 juli 2013

uw kenmerk
HC/FB/PG/118
K02.4-U-13-1062

ons kenmerk
Advies 2013/23
bijlagen

vragen naar / e-mail
Freddy.evans@iv.vlaanderen.be

telefoonnummer
02 553 01 11

datum
17 september 2013

Betreft: Briefadvies over het voorontwerp van decreet tot instemming met het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996

Mevrouw de minister,

Tijdens haar vergadering van 19 juli 2013 hechtte de Vlaamse Regering haar principiële goedkeuring aan het voorontwerp van decreet tot instemming met het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (of: *Accord européen sur les Grandes voies Navigables d'importance internationale*, AGN) opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 (hierna: "het AGN-Verdrag"). Zij verzocht u het advies van de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen (hierna: "de Raad") en de Sociaaleconomische Raad Vlaanderen (hierna: "de SERV") in te winnen. De Raad nam op 24 juli contact op met de SERV met het oog op het formuleren van een gezamenlijk advies. De SERV deelde de Raad op 25 juli 2013 mee hierover geen advies te zullen uitbrengen. De Raad keurde onderhavig briefadvies goed na bespreking op zijn vergadering van 6 september 2013.

Het voorliggende voorontwerp van decreet stemt in met het AGN-Verdrag. Dit verdrag kwam tot stand in de schoot van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (UNECE, '*United Nations Economic Commission for Europe*')¹. Dit is een regionale commissie van de Economische en Sociale Raad (ECOSOC) van de Verenigde Naties. Naast Europese landen en landen uit de voormalige Sovjet-Unie zijn ook de Verenigde Staten van Amerika, Canada en Israël lid van de UNECE. UNECE staat in voor o.m. onderhandelingen van internationale juridische instrumenten, de ontwikkeling van regelgeving en normen, de uitwisseling van goede praktijken evenals economische en technische expertise en de technische samenwerking met landen in economische transitie. Ze ontwikkelt normen en standaarden en conventies om de internationale samenwerking te bevorderen en staat onder meer in voor de classificatie van de Europese (water-)wegen.

¹ Voor meer info zie: <http://www.unece.org/>.



Flemish Foreign Affairs Council



Het AGN-Verdrag werd aangenomen op 19 januari 1996 door het Inland Transport Committee (hierna "ITC"), het hoogste beleidsorgaan binnen de UNECE op het vlak van vervoer. Het schept een internationaal wettelijk kader dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en de aanleg van een net van waterwegen (en binnenhavens) van internationaal belang, op basis van overeengekomen infrastructurele en operationele parameters.

1. Instemming met het AGN-Verdrag en de wijzigingen

Het AGN-Verdrag werd gewijzigd op 20 oktober 2005, 13 oktober 2006, 15 oktober 2008 en 12 oktober 2012.² Bij het dossier dat de Raad ontving was tevens een recent voorstel tot wijziging gevoegd van 16 april 2013 o.m. betreffende de beveiliging van de waterwegen van externe (of terroristische) invloed (*'intentional external influence'*)³. Door de instemming zullen deze wijzigingen ook volkomen gevolg hebben. De Memorie van Toelichting zou hierover verder kunnen worden aangevuld. Daarin wordt nu enkel vermeld dat België in 1996 het AGN-Verdrag niet kon ondertekenen omdat het een aantal bepalingen bevatte die op dat ogenblik voor België niet aanvaardbaar waren. Door de wijzigingen in de daaropvolgende jaren werd rekening gehouden met de Belgische bezwaren zodat ons land nu wel kan toetreden. De bepalingen die problemen opleverden of de manier waarop de wijzigingen tegemoet kwamen aan de Belgische bezwaren worden echter niet verduidelijkt in de Memorie van Toelichting⁴. Met het oog op de parlementaire bespreking en de opvolging van latere wijzigingsvoorstellen is dit volgens de Raad nuttige informatie om mee te nemen in de toelichting.

Het voorontwerp van instemmingsdecreet anticipeert op latere wijzigingen aan het AGN-Verdrag en de bijlagen. Het voorziet in een systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming. De Raad vraagt de Vlaamse Regering om een zorgvuldige naleving van de artikelen 3, 4 en 5 van het voorontwerp van instemmingsdecreet. Deze artikelen werden ingevoegd om de democratische inspraak van het Vlaams Parlement te garanderen voor mogelijke toekomstige wijzigingen aan het Verdrag (artikel 3) of de bijlagen I en II (artikel 4 – m.b.t. de lijst en nummering van waterwegen en van de binnenhavens, waaronder heel wat binnenhavens in Vlaanderen, die van internationaal belang zijn) of bijlage III (artikel 5 – m.b.t. de technische en operationele kenmerken van waterwegen die van internationaal belang zijn). Door deze vorm van toekomstige stilzwijgende instemming door het Vlaams Parlement met latere wijzigingen, wordt vermeden dat telkens een decretaale instemmingsprocedure moet worden gevolgd. In de artikelen 3, 4 en 5 van het voorontwerp van instemmingsdecreet wordt een termijn bepaald waarbinnen het Vlaams Parlement op de hoogte gebracht moet worden van voorstellen van wijzigingen om het de kans te geven zich ertegen te verzetten.

De Raad formuleerde over dergelijke aanpak reeds enkele aanbevelingen in een eerder advies in samenwerking met de Minaraad.⁵ Hij vraagt de Vlaamse Regering de termijnen om het Vlaams Parlement te informeren strikt na te leven en rekening te houden met de parlementaire agenda. De periode van reces mag niet worden meegerekend in deze termijn. De Raad vraagt het Vlaams

² MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN, *Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN)*, 30.07.2013. [<http://www.minbuza.nl/producten-en-diensten/verdragen/zoek-in-de-verdragenbank/1996/1/007411.html>]

³ VLAAMSE REGERING, *Bijlage, VR/2013/1907/DOC.0770/5*, 19 juli 2013.

⁴ Zo heeft Oostenrijk ingestemd met het AGN-Verdrag, maar een reserve aangetekend bij artikel 10 betreffende de regeling van geschillen. MINISTERIE VAN BUITENLANDSE ZAKEN, o.c.

⁵ STRATEGISCHE ADVIESRAAD INTERNATIONAAL VLAANDEREN (SARIV) en MINARAAD, *Advies over het Aanvullend Protocol van Nagoya-Kuala Lumpur inzake aansprakelijkheid en schadeloosstelling*, SARIV Advies 2012/34, Minaraad Advies 2012/82, 21 december 2012, 4.

Parlement de nodige afspraken te maken in zijn intern reglement over de afhandeling van deze wijzigingsvoorstellen. Daarenboven is er nood aan coördinatie van deze dossiers tussen de Commissie Buitenlands Beleid en de sectoraal bevoegde Commissie Mobiliteit en Openbare werken om een inhoudelijk onderzoek binnen de termijn van twee (voor wijzigingen aan het AGN-Verdrag cf. artikel 3) of drie maanden (voor wijzigingen aan de bijlagen cf. artikelen 4 en 5) mogelijk te maken en te bepalen welke commissie in voorkomend geval het dossier zal evoceren voor het verder parlementair onderzoek en de afhandeling ervan.

2. Gemengd karakter

De Werkgroep Gemengde Verdragen (hierna: “WGV”) legde op 16 februari 2012 het gemengd karakter van het AGN-Verdrag vast. Het betreft zowel bevoegdheden van de federale overheid als de gewesten. Dit werd per brief door de voorzitter van de Interministeriële Commissie Buitenlands Beleid bevestigd op 14 juni 2012. Tijdens de bespreking van het wetsontwerp houdende instemming met het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke stoffen over de binnenwateren (ADN-verdrag) in de Senaat werd aangegeven dat het AGN-Verdrag enkel tot de bevoegdheden van de gewesten behoort en dat geen instemming door het federale Parlement is vereist⁶. In de Memorie van Toelichting wordt echter aangegeven dat de WGV heeft geoordeeld dat bepaalde aspecten zoals de classificatie van de waterwegen en de bijhorende scheepsgroottes een federale bevoegdheid zijn. Daarnaast wordt het AGN-Verdrag als een basisverdrag beschouwd waarop andere instrumenten zijn gebaseerd die van toepassing zijn voor de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit. Gelet op het wijzigingsvoorstel van 16 april 2013 dat eveneens voorligt ter goedkeuring en handelt over beveiliging van de waterwegen, kan de Raad zich aansluiten bij de beoordeling van de WGV.

Met betrekking tot het aandachtspunt over de procedure van de stilzwijgende instemming met latere wijzigingen aan het AGN-Verdrag en de bijlagen werpt de Raad de vraag op wat het resultaat in de feiten zal zijn indien het federale Parlement en/of het Parlement van het Waals Gewest zouden instemmen met een latere wijziging en het Vlaams Parlement dit niet zou doen. De Memorie van Toelichting geeft aan dat op dat ogenblik de Vlaamse Regering via intrafederaal overleg er op zal aandringen dat het Koninkrijk België kennis geeft aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties van het bezwaar tegen de inwerkingtreding. De Raad heeft echter nog enkele vragen bij deze werkwijze: hoe zal dan het intern Belgisch overleg verlopen om voorafgaand aan de kennisgeving toch tot afstemming te komen? Zal dit overleg plaatsvinden in een sectoraal verband tussen de FOD Mobiliteit en het Vlaams Departement voor Mobiliteit en Openbare Werken of wordt dit dossier dan geagendeerd op de Interministeriële conferentie Buitenlands Beleid? Wordt het Parlement betrokken bij deze procedure? De Raad vindt het aangewezen om dit verder toe te lichten.

3. Belang voor Vlaanderen

De bepalingen van het AGN-Verdrag vormen een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en aanleg van een Europees net van waterwegen alsmede de havens die aan deze waterwegen gelegen zijn. Daarnaast dient het netwerk van waterwegen de in bijlage III beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerken daarmee in overeenstemming te worden gebracht.

⁶ Wetsontwerp houdende instemming met het Europees Verdrag inzake het internationaal vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN), gedaan te Genève op 26 mei 2000. Verslag namens de Commissie voor de Buitenlandse Betrekkingen en voor de Landsverdediging uitgebracht door de heer Miller, *Parl. St. Belgische Senaat* 2012-2013, 5-1802/4, 2.

In Bijlage II van het AGN-Verdrag is de lijst opgenomen van de binnenhavens die van internationaal belang zijn. Deze lijst bevat een groot aantal Vlaamse (binnen)havens. Deze oplijsting is evenmin vrijblijvend, want in Bijlage III worden de technische en operationele kenmerken opgenomen waaraan deze (binnen)havens moeten voldoen. Deze kenmerken worden ook opgesomd in de Memorie van Toelichting.⁷ Dit betekent dat Vlaanderen voor de tenuitvoerlegging van het AGN-Verdrag ook de nodige inspanningen moet leveren om deze waterwegen en hun (binnen)havens voldoende uit te rusten en op peil te houden wat infrastructuur en dienstverlening betreft.

Wijzigingen aan de waterwegen opgenomen in Bijlage II - zoals voorzien in artikel 13 van het AGN-Verdrag - of aan de lijst van de havens opgenomen in Bijlage III – zoals voorzien in artikel 14 van het AGN-Verdrag - moeten daarenboven door de verdragspartijen worden voorgelegd aan de hoofdwerggroep van het ITC, die deze bij meerderheid moet goedkeuren.

De Memorie van Toelichting geeft het belang aan van de binnenvaart en het waterwegenbeleid voor Vlaanderen. Vlaanderen schakelt zich volgens de Raad terecht in binnen het Europees verband van waterwegen en heeft ook aandacht voor de aansluiting van het eigen waterwegennet bij andere grote waterassen zoals o.m. het project Seine Noord – dat als “missing link E05” op de kaart in de bijlage van het AGN-Verdrag is opgenomen - om het Scheldebekken met het Seinebekken te verbinden. De uitbouw van deze waterwegen biedt immers belangrijke opportuniteiten voor de Vlaamse havens en draagt bij tot de verduurzaming van het vervoer.

In het kader van Vlaanderen in Actie (ViA) zet de Vlaamse overheid in op logistiek en mobiliteit om via de doorbraak “Vlaanderen, slimme draaischijf van Europa” de ontwikkelingskansen van Vlaanderen te bevorderen en van Vlaanderen een topregio te maken in 2020. Een toename van het vervoer via het spoor en de binnenwateren behoort tot de kerndoelstellingen van “Flanders logistics”.⁸ Logistiek is de laatste jaren geëvolueerd tot een strategische sector voor Vlaanderen. De logistieke bedrijvigheid creëert niet alleen werkgelegenheid op de weg, het spoor of het schip maar ook in onze diensteneconomie en industrie. Naast de economische betekenis van de sector zelf in termen van omzet en tewerkstelling, heeft de sector een belangrijke ondersteunende en versterkende functie voor de hele economie. Het watertransport kende daarenboven een belangrijke groei van 78% tussen 2004 en 2011.⁹ Vlaanderen maakt deel uit van een knooppunt van internationale waterwegen in Noordwest-Europa. Het bezit zelf ook een fijnmazig netwerk van bevaarbare waterwegen die samen meer dan 1000 km lang zijn.

In 2007 werd Flanders Inland Shipping Network (FISN) opgestart om het vervoer over het water te stimuleren. Het netwerk brengt de verschillende actoren van de Vlaamse binnenvaart samen met het oog op het wegwerken van de knelpunten, het bevorderen van de samenwerking en het vinden van

⁷ Elke E-haven moet: gelegen zijn aan een E-waterweg, accommodatie kunnen bieden voor schepen of duwstellen die worden gebruikt op de desbetreffende waterweg in overeenstemming met de klasse ervan, verbonden zijn met hoofdwegen en spoorlijnen, jaarlijks minstens 500.000 ton vracht kunnen verwerken, toereikende voorwaarden bieden voor de ontwikkeling van een industriële havenzone, standaardcontainers kunnen verwerken, alle faciliteiten bieden die noodzakelijk zijn voor de gangbare werkzaamheden in het internationaal vervoer en beschikken over inrichtingen voor het in ontvangst nemen van afval dat aan boord van de schepen is ontstaan.

⁸ Zie o.m. <http://www.flanderslogisticsconsulenten.be/> en *Mobiliteit. Crevits geeft binnenvaart subsidies*, Gazet van Antwerpen, 9 augustus, 2013, p. 31

⁹ R. BELDERBOS, T. ROGGEMAN, L. SLEUWAEGER en J. VAN HOVE, *Internationale handel in diensten en de positie van Vlaanderen*, 2013, p. 17. [<https://ghum.kuleuven.be/ggs/projects/steunpunt-internationaal-vlaanderen/>]

consensus over de te volgen strategieën.¹⁰ Voor FISN zijn volgende strategieën uitgestippeld waarrond wordt gewerkt: (i) de binnenvaart opwaarderen, (ii) de samenwerking met de havens verbeteren, (iii) innovatie stimuleren, (iv) de kleinere waterwegen optimaal gebruiken, (v) een grotere instroom van opgeleide werknemers creëren en (vi) de communicatie en het imago van de binnenvaart verbeteren. Zoals de Raad reeds vaker heeft vastgesteld bij de tenuitvoerlegging van de doelstellingen van ViA¹¹, ontbreekt in de oplijsting van deze strategieën het internationaal luik, terwijl het Vlaams netwerk zich natuurlijk volledig inpast in een groot Europees waterwegennetwerk. Naar aanleiding van het 5-jarig bestaan van het netwerk gaf minister Crevits op 3 december 2012 de voorzet voor een actualisering van de doelstellingen. Daarbij kwam vooral het thema van “verduurzaming” aan bod. De Raad suggereert om in de toekomst ook nog meer aandacht te hebben voor het internationaal kader en dit mee op te nemen in de strategische doelstellingen van het netwerk.

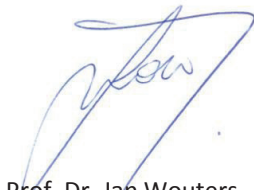
4. Conclusie

Gezien het belang van de logistiek en het vervoer over het water voor de Vlaamse economie en de Vlaamse havens en het belang van zich in te schrijven in een groot Europees netwerk van internationale waterwegen, sluit de Raad zich aan bij het voorontwerp van decreet houdende instemming met het Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn. Hij wijst er op dat het AGN-Verdrag een aansporing inhoudt om in het haven- en het binnenvaartbeleid voldoende aandacht te hebben voor het internationaal kader en ook verplichtingen met zich meebrengt voor Vlaanderen om de Vlaamse waterwegen en (binnen)havens op het niveau uit te rusten zoals voorgeschreven in het AGN-verdrag.

De Raad vraag dat de procedure van voorafgaande, voorwaardelijke instemming door het Vlaams Parlement zorgvuldig wordt opgevolgd en dat daarover ook de nodige afspraken worden gemaakt in het Vlaams Parlement.

Namens de Strategische Adviesraad internationaal Vlaanderen,

Hoogachtend,



Prof. Dr. Jan Wouters
Voorzitter



Freddy Evens
Secretaris

¹⁰ Zie voor meer info: <http://www.flanderslogistics.be/fisn/index.php> en <http://www.flanderslogistics.be/201212/index.php>.

¹¹ SARIV, *Memorandum: Een Vlaamse Regering met een open blik op de wereld*, 2009, 2-3; SARIV, *Briefadvies over het ontwerp van Vlaams Hervormingsprogramma Europa 2020*, Advies 2011/6, 2 maart 2011, 3.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE



RAAD VAN STATE afdeling Wetgeving

advies 54.353/VR
van 9 december 2013

over

een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het
Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van
internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op
19 januari 1996’

Op 23 oktober 2013 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken verzocht binnen een termijn van dertig dagen, verlengd tot vijfenveertig dagen^(*), een advies te verstrekken over een voorontwerp van decreet ‘houdende instemming met het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996’.

Het voorontwerp is door de verenigde kamers onderzocht op 26 november 2013. De verenigde kamers waren samengesteld uit Pierre LIÉNARDY, kamervoorzitter, voorzitter, Jo BAERT, kamervoorzitter, Jacques JAUMOTTE, Jeroen VAN NIEUWENHOVE, Bernard BLERO en Kaat LEUS, staatsraden, Jan VELAERS, Christian BEHRENDT, Johan PUT en Marianne DONY, assessoren, en Colette GIGOT en Annemie GOOSSENS, griffiers.

De verslagen zijn uitgebracht door Yves CHAUFFOUREAUX, eerste auditeur, en Dries VAN EECKHOUTTE, auditeur.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 9 december 2013

*

^(*) Deze verlenging vloeit voort uit artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, waarin wordt bepaald dat de termijn van dertig dagen verlengd wordt tot vijfenveertig dagen in het geval waarin het advies gegeven wordt door de verenigde kamers met toepassing van artikel 85*bis*.

1. Met toepassing van artikel 84, § 3, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich beperkt tot het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond¹, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

*

STREKKING VAN HET VOORONTWERP VAN DECREET

2. Het om advies voorgelegde voorontwerp van decreet strekt ertoe in te stemmen met het Europees verdrag ‘inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996’ (hierna: AGN-verdrag).

Voorts strekt het ontwerp ertoe een procedure vast te leggen voor de aanvaarding en de inwerkingtreding van toekomstige wijzigingen van het AGN-verdrag (artikel 3, eerste lid) of toekomstige wijzigingen van de bijlagen I en II (artikel 4, § 1, eerste lid, en § 2) en van bijlage III (artikel 5, eerste lid) bij het AGN-verdrag, tenzij wanneer het Vlaams Parlement er zich tegen verzet dat de wijzigingen volkomen gevolg zouden hebben (artikelen 3, derde lid, 4, § 1, derde lid, en 5, derde lid).² Opdat het Vlaams Parlement zich ertegen zou kunnen verzetten, wordt voorzien in een verplichting tot mededeling door de Vlaamse Regering aan het Vlaams Parlement van voorstellen tot wijziging van het AGN-verdrag of tot wijziging van de bijlagen bij dat verdrag (artikel 3, tweede lid, artikel 4, § 1, tweede lid, en artikel 5, tweede lid). Zowel de mededelingsplicht als de mogelijkheid tot verzet zijn aan termijnen gebonden (artikel 3, tweede en derde lid, artikel 4, § 1, tweede en derde lid, en artikel 5, tweede en derde lid).

ONDERZOEK VAN HET ONTWERP

3.1. Uit het aan de afdeling Wetgeving voorgelegde dossier kan worden opgemaakt dat het Vlaams Parlement om zijn instemming wordt verzocht met de thans geldende versie van het AGN-verdrag (zie ook *sub* 3.4). Dit is logisch aangezien het Koninkrijk België op het ogenblik van zijn toetreding, en indien op dat ogenblik geen andere bedoeling wordt kenbaar gemaakt,³ zal worden beschouwd zijn instemming te hebben verleend met het verdrag zoals het op dat ogenblik is geamendeerd.⁴

¹ Aangezien het om een voorontwerp van decreet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

² Dit is enkel niet het geval voor wijzigingen van de bijlagen I en II bij het AGN-verdrag waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken verdragssluitende partij is, aangezien volgens de vereenvoudigde wijzigingsprocedure van die bijlagen, bedoeld in artikel 13, leden 3 en 4, van het AGN-verdrag, die wijzigingen enkel medegedeeld worden aan de rechtstreeks betrokken verdragssluitende partijen en enkel deze laatste bezwaar kunnen aantekenen tegen de aanvaarding en de inwerkingtreding van deze wijzigingen.

³ Uit de systematiek van het AGN-verdrag volgt dat dit enkel zou kunnen slaan op amendementen van bijlage III bij dat verdrag (vgl. artikel 14, lid 5, met de artikelen 12, leden 4 en 5, en 13, leden 4 tot 6, van het AGN-verdrag).

⁴ Zie artikel 40, lid 5, van het Verdrag van Wenen inzake het verdragenrecht, opgemaakt te Wenen op 23 mei 1969.

3.2. In de artikelen 3, tweede en derde lid, 4, § 1, tweede en derde lid, en 5, tweede en derde lid, van het ontwerp wordt een procedure uitgewerkt waarbij het Vlaams Parlement zich met inachtneming van de daarin bepaalde termijnen kan verzetten tegen de wijzigingen die aan het AGN-verdrag worden aangebracht overeenkomstig artikel 12 van dat verdrag of nog, tegen de wijzigingen die aan de bijlagen bij het AGN-verdrag worden aangebracht overeenkomstig de artikelen 13 en 14 van datzelfde verdrag. Op die wijze wordt het procedé van de voorafgaande (stilzwijgende) instemming, waarin is voorzien in de artikelen 3, eerste lid, 4, § 1, eerste lid, en 5, eerste lid, van het ontwerp, getemperd doordat aan het Vlaams Parlement de mogelijkheid wordt verschaft zich ertegen te verzetten dat “[de] wijziging volkomen gevolg zou hebben”. Aldus wordt vermeden dat het procedé van voorafgaande instemming op gespannen voet zou staan met artikel 167 van de Grondwet en artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 ‘tot hervorming der instellingen’.⁵

3.3. Teneinde de verzetsprocedure effectief te maken, en dit binnen de termijnen waarin door de ontworpen regeling wordt voorzien, zullen de Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement, elk binnen hun bevoegdheid, de nodige begeleidende maatregelen moeten nemen om de uitvoering van een dergelijk systeem van voorafgaande, voorwaardelijke instemming daadwerkelijk uitvoerbaar te maken. Zo zal het Vlaams Parlement zijn reglement moeten aanpassen teneinde een daadwerkelijk recht tot verzet van het Parlement binnen de bepaalde termijnen van zes maanden (wat de verdragswijzigingen betreft) en van drie maanden (wat de wijzigingen van de bijlagen bij het AGN-verdrag betreft) na mededeling ervan door de Vlaamse Regering, mogelijk te maken. Daarbij moet in het bijzonder wat de wijzigingen van de bijlagen betreft, aandacht worden geschonken aan het gegeven dat het AGN-verdrag een gemengd verdrag is. Een eventueel verzet moet immers reeds door de verdragspartij, in dit geval België, schriftelijk aan de secretaris-generaal van de Verenigde Naties worden meegedeeld binnen een termijn van zes maanden na de mededeling van een voorgestelde wijziging door de secretaris-generaal aan de verdragspartijen.

3.4. Er wordt opgemerkt dat de aan de afdeling Wetgeving voorgelegde tekst van het AGN-verdrag niet de thans geldende versie van het AGN-verdrag is, maar deze van vóór de inwerkingtreding van de wijzigingen van de bijlagen I en II erbij, die in werking zijn getreden op 15 oktober 2013.⁶ Deze thans geldende tekst dient dan ook te worden toegevoegd aan het ontwerp van decreet dat bij het Vlaams Parlement zal worden ingediend.

3.5. Bovendien werd inmiddels door de depositaris overeenkomstig de procedure bedoeld in artikel 12, lid 2, van het AGN-verdrag ook aan de verdragssluitende partijen mededeling gedaan van een nieuw voorstel tot wijzigingen van de artikelen 12, 13 en 14 van het

⁵ De voorafgaande instemming met de wijzigingen van de bijlage I en II waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken verdragssluitende partij is en waarvoor het ontwerp van instemmingsdecreet niet voorziet in een bezwaarprocedure voor het Vlaams Parlement (artikel 4, § 2), volgt enerzijds uit de beperkingen van de vereenvoudigde verdragswijzigingsprocedure voorzien in artikel 13, leden 3 en 4, van het AGN-verdrag (*supra*, voetnoot 2), en heeft anderzijds overeenkomstig diezelfde verdragsbepaling een voldoende beperkt en voldoende precies afgebakend toepassingsgebied om aanvaardbaar te zijn in het licht artikel 167 van de Grondwet en artikel 16 van de bijzondere wet van 8 augustus 1980.

⁶ UN Doc. C.N.18.2013.TREATIES-XI-D-5 van 8 januari 2013, <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-193a1e.pdf>

AGN-verdrag.⁷ Aangezien de procedure waarin artikel 3 van het ontwerp voorziet strikt genomen niet meer zal kunnen worden gevolgd,⁸ doet de adviesaanvrager er goed aan om het Vlaams Parlement thans reeds om instemming te vragen met het door de depositaris medegedeelde voorstel tot wijziging van de artikelen 12, 13 en 14 van het AGN-verdrag.

Hiertoe kan een nieuw artikel 6 worden ingevoegd dat luidt als volgt:

“De wijziging van de artikelen 12, 13 en 14 van het verdrag dat door de depositaris medegedeeld is op 7 augustus 2013 (C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5) zal indien aangenomen met toepassing van artikel 12 van het verdrag, volkomen gevolg hebben.”

DE GRIFFIER

DE VOORZITTER

Annemie GOOSSENS

Pierre LIÉNARDY

⁷ *UN Doc.* C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5 van 7 augustus 2013,
<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/depnots/sc3/CN.533.2013-Eng.pdf>

⁸ Het ontwerp moet immers eerst worden aangenomen vooraleer de erin voorziene procedures van voorafgaande, voorwaardelijke instemming uitwerking kunnen hebben. De mededeling van de depositaris dateert van 7 augustus 2013, terwijl de procedure bedoeld in artikel 2 van het ontwerp in een mededeling aan het Vlaams Parlement van elk voorstel tot wijziging van het verdrag binnen een termijn van twee maanden voorziet.

ONTWERP VAN DECREET

ONTWERP VAN DECREET

DE VLAAMSE REGERING,

Op voorstel van de Vlaamse minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid en de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

BESLUIT:

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken is ermee belast, in naam van de Vlaamse Regering, bij het Vlaams Parlement het ontwerp van decreet in te dienen, waarvan de tekst volgt:

Artikel 1. Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Art. 2. Het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3. De wijzigingen van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 12 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 12.3 van het verdrag, binnen een termijn van twee maanden aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van zes maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Art. 4. De wijziging van artikel 12, 13 en 14 van het verdrag die op 7 augustus 2013 door de depositaris werd meegedeeld (C.N.533.2013.TREATIES-XI.D.5) zal, als zij met toepassing van artikel 12 van het verdrag wordt aangenomen, volkomen gevolg hebben.

Art. 5. §1. Voor zover het gaat om wijzigingen waarbij het Koninkrijk België een rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen de wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van deze paragraaf hiertegen verzet, volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat het Koninkrijk België ontvangt van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 13.3 van het verdrag, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van deze paragraaf kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

§2. De wijzigingen van bijlage I en II bij het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 13 van het verdrag worden aangenomen en waarbij het Koninkrijk België geen rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partij is, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 6. De wijzigingen van bijlage III van het Europees verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN), opgemaakt in Genève op 19 januari 1996 die met toepassing van artikel 14 van het verdrag worden aangenomen zonder dat het Vlaams Parlement zich overeenkomstig het derde lid van dit artikel hiertegen verzet, zullen volkomen gevolg hebben.

De Vlaamse Regering meldt elk voorstel van zulke wijziging van het verdrag, dat de partijen ontvangen van de secretaris-generaal van de Verenigde Naties overeenkomstig artikel 14.3, binnen een termijn van één maand aan het Vlaams Parlement.

Binnen een termijn van drie maanden na de mededeling van de Vlaamse Regering overeenkomstig het tweede lid van dit artikel kan het Vlaams Parlement zich ertegen verzetten dat zulke wijziging volkomen gevolg zou hebben.

Brussel, 31 januari 2014.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid,
Landbouw en Plattelandsbeleid,

Kris PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Hilde CREVITS

BIJLAGEN

VERTALING**Europees Verdrag inzake hoofdwaterwegen die van internationaal belang zijn (AGN)**

De Verdragsluitende Partijen,

Zich bewust van de noodzaak het internationaal vervoer over waterwegen in Europa te vergemakkelijken en uit te breiden,

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

De nadruk leggend op de belangrijke rol van het vervoer over water, dat in vergelijking met andere wijzen van vervoer economische en ecologische voordelen biedt en beschikt over extra capaciteit in de vorm van infrastructuur en schepen en waarmee derhalve de sociale kosten en de negatieve milieueffecten van het binnenlands vervoer in zijn totaliteit kunnen worden verminderd,

Ervan overtuigd dat het, wil men het internationaal vervoer over waterwegen in Europa, met inbegrip van het vervoer door binnenvaart-/zeevaartschepen via kustroutes, doelmatiger en aantrekkelijker voor de klant maken, van wezenlijk belang is een wettelijk kader te scheppen dat voorziet in een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en aanleg van een net van waterwegen van internationaal belang, op basis van overeengekomen infrastructurale en operationele parameters,

Zijn het volgende overeengekomen:

Artikel 1 Aanduiding van het netwerk

1. De Verdragsluitende Partijen nemen de bepalingen van dit Verdrag aan als een gecoördineerd plan voor de ontwikkeling en aanleg van een net van waterwegen, hierna te noemen „het net van waterwegen die van internationaal belang zijn" of „het net van E-waterwegen", welk plan zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van hun desbetreffende programma's. Het net van E-waterwegen, met betrekking tot dit Verdrag, bestaat uit de waterwegen en kustroutes die door binnenvaart-/zeeschepen worden gebruikt alsmede de havens van internationaal belang die aan deze waterwegen en routes zijn gelegen en die zijn vermeld in de Bijlagen I en II bij dit Verdrag.

2. De Verdragsluitende Partijen nemen de noodzakelijke maatregelen met het oog op de doeltreffende bescherming van het beoogde traject van de gedeelten van E-waterwegen, met zorgvuldige inachtneming van hun toekomstige parameters, die nog niet bestaan, maar die zijn opgenomen in desbetreffende infrastructurale ontwikkelingsprogramma's, tot de datum waarop de beslissing over de aanleg ervan wordt genomen.

Artikel 2 Technische en operationele kenmerken van het net

1. Het in artikel 1 bedoelde net van waterwegen die van internationaal belang zijn dient de in Bijlage III bij dit Verdrag beschreven kenmerken te hebben of tijdens toekomstige verbeteringswerkzaamheden met de bepalingen van die Bijlage in overeenstemming te worden gebracht.

2. De Verdragsluitende Partijen worden opgeroepen nationale actieplannen op te stellen en/of bilaterale of multilaterale overeenkomsten aan te gaan, zoals internationale verdragen, richtlijnen, memoranda van overeenstemming, gezamenlijke onderzoeken of andere soortgelijke regelingen, gericht op het wegnemen van bestaande knelpunten en het aanvullen van ontbrekende stukken in het net van E-waterwegen die de grenzen van de desbetreffende landen overschrijden.

Artikel 3 Bijlagen

De Bijlagen bij dit Verdrag vormen een integrerend deel van het Verdrag.

Artikel 4 Aanwijzing van de depositaris

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

Artikel 5 Ondertekening

1. Dit Verdrag staat van 1 oktober 1996 tot en met 30 september 1997 op het bureau van de Verenigde Naties in Genève open voor ondertekening door Staten die lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties dan wel in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragrafen 8 en 11 van het mandaat van de Commissie.

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

Artikel 6 Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring

1. Dit Verdrag dient te worden bekrachtigd, aanvaard of goedgekeurd in overeenstemming met artikel 5, tweede lid.

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

Artikel 7 Toetreding

1. Dit Verdrag staat vanaf 1 oktober 1996 open voor toetreding door elke Staat als bedoeld in artikel 5, eerste lid.

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

Artikel 8 Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de Regeringen van vijf Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, op voorwaarde dat een of meer waterwegen van het net van waterwegen die van internationaal belang zijn als doorlopende waterweg de grondgebieden verbinden van ten minste drie van de Staten die een dergelijke akte hebben neergelegd.

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

3. Ten aanzien van elke Staat die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neerlegt na het begin van het in het eerste en tweede lid van dit artikel genoemde tijdvak van 90 dagen, treedt het Verdrag in werking 90 dagen na de datum van neerlegging van die akte.

Artikel 9 Beperking van de toepassing van het Verdrag

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

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

Artikel 10 Regeling van geschillen

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

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

Artikel 11 Voorbehouden

Elke Staat kan bij de ondertekening van dit Verdrag of bij de neerlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, verklaren dat hij zich niet gebonden acht door artikel 10 van dit Verdrag.

Artikel 12 Wijziging van het Verdrag

1. Dit Verdrag kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure, behoudens het bepaalde in de artikelen 13 en 14.

2. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging bestudeerd in de Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

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

4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan treedt ten aanzien van alle Verdragsluitende Partijen in werking drie maanden na het verstrijken van een tijdvak van twaalf maanden volgend op de datum van de mededeling, mits binnen dat tijdvak van twaalf maanden geen bezwaar tegen de voorgestelde wijziging ter kennis van de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties is gebracht door een Staat die Verdragsluitende Partij is.

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

Artikel 13 Wijziging van de Bijlagen I en II

1. De Bijlagen I en II bij dit Verdrag kunnen worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van de Bijlagen I en II bestudeerd door de Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.

3. Indien de voorgestelde wijziging wordt aangenomen door de meerderheid van de Verdragsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt daarvan door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties mededeling gedaan aan de rechtstreeks betrokken Verdragsluitende Partijen ter fine van aanvaarding. Voor de toepassing van dit artikel wordt een Verdragsluitende Partij geacht rechtstreeks betrokken te zijn indien haar grondgebied, in geval van opneming van een nieuwe waterweg of haven van internationaal belang, dan wel de wijziging van deze voorzieningen, door die waterweg wordt doorsneden of indien de beoogde haven op bedoeld grondgebied is gelegen.

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

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

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

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

Artikel 14 Wijziging van Bijlage III

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

2. Op verzoek van een Verdragsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van Bijlage III bij dit Verdrag bestudeerd door de Hoofdwerggroep voor vervoer over waterwegen van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties.
3. Indien de voorgestelde wijziging wordt aangenomen door de meerderheid van de Verdragsluitende Partijen die aanwezig zijn en hun stem uitbrengen, wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties daarvan mededeling gedaan aan alle Verdragsluitende Partijen ter fine van aanvaarding.
4. Elke voorgestelde wijziging waarvan overeenkomstig het derde lid van dit artikel mededeling is gedaan, wordt geacht te zijn aanvaard tenzij een vijfde of meer van de Verdragsluitende Partijen binnen een tijdvak van zes maanden volgend op de datum van de mededeling de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties ervan in kennis heeft gesteld bezwaar te hebben tegen de voorgestelde wijziging.
5. Elke overeenkomstig het vierde lid van dit artikel aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties medegedeeld aan alle Verdragsluitende Partijen en treedt in werking drie maanden na de datum van de mededeling voor alle Verdragsluitende Partijen, met uitzondering van de Partijen die binnen een tijdvak van zes maanden volgend op de datum van de mededeling overeenkomstig het vierde lid van dit artikel de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties er reeds van in kennis hebben gesteld bezwaar te hebben tegen de voorgestelde wijziging.
6. Indien een vijfde of meer van de Verdragsluitende Partijen ervan kennis heeft gegeven bezwaar te hebben tegen de voorgestelde wijziging overeenkomstig het vierde lid van dit artikel, wordt de wijziging geacht niet te zijn aanvaard en heeft zij geen enkel gevolg.

Artikel 15 Opzegging

1. Elke Verdragsluitende Partij kan dit Verdrag opzeggen door middel van een tot de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties gerichte schriftelijke kennisgeving.
2. De opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-Generaal.

Artikel 16 Beëindiging

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

Artikel 17 Kennisgevingen en mededelingen door de depositaris

Naast het doen van de kennisgevingen en mededelingen die in dit Verdrag worden genoemd, heeft de Secretaris-Generaal van de Verenigde Naties als depositaris de taken omschreven in deel VII van het Verdrag van Wenen inzake het Verdragenrecht, gesloten te Wenen op 23 mei 1969.

Artikel 18 Authentieke teksten

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

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

GEDAAN te Genève, 19 januari 1996.

Bijlage I**WATERWEGEN DIE VAN INTERNATIONAAL BELANG ZIJN**

Nummering van waterwegen die van internationaal belang zijn

1. Alle waterwegen die van internationaal belang zijn (E-waterwegen) worden aangeduid met de letter „E”, gevolgd door twee, vier of zes cijfers.
2. De belangrijkste delen van het E-waterwegennet hebben nummers bestaande uit twee cijfers, terwijl de hoofdarmen en zijarmen worden aangeduid met nummers bestaande uit respectievelijk vier en zes cijfers.
3. Hoofdwaterwegen die hoofdzakelijk een noord-zuidrichting volgen, toegang geven tot zeehavens en zeebekkens met elkaar verbinden, worden aangeduid met de nummers 10, 20, 30, 40 en 50 in oplopende volgorde van west naar oost.
4. Hoofdwaterwegen die hoofdzakelijk een west-oostrichting volgen en die drie of meer in punt 3 genoemde waterwegen doorsnijden, worden aangeduid met de nummers 60, 70, 80 en 90 in oplopende volgorde van noord naar zuid.
5. Andere hoofdwaterwegen worden aangeduid met nummers bestaande uit twee cijfers tussen de nummers van de twee belangrijkste waterwegen overeenkomstig punt 3 en 4 hierboven, waartussen zij zijn gelegen.
6. In het geval van hoofdarmen of zijarmen corresponderen de eerste twee (of vier) cijfers met het desbetreffende belangrijkste deel van het waterwegennet en de laatste twee met het nummer van de arm in kwestie in oplopende volgorde van het begin tot het eind van het belangrijkste deel, overeenkomstig de onderstaande tabel. Even nummers worden gebruikt voor de armen aan de rechterkant en oneven nummers voor de armen aan de linkerkant.

Lijst met binnenlandse waterwegen die van internationaal belang zijn

NUMMER VAN E-WATERWEG		BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT*
Hoofdwaterweg	Armen	
1	2	3
E 01		Duinkerken-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Bergen-Charleroi-Namen-Luik-Maastricht, Moerdijk tot Rotterdam/Europoort via de Maas, Kil, Noord en Nieuwe Maas
	E 01-02	Maas van Namen tot Givet
	E 01-04	Luik-Wezetkanaal
	E 01-04-01	Monsinkanaal
	E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt-Nederweert-Wessem-Gekanaliseerde Maas
	E 01-06	Kanaal van St-Andries
	E 01-03	Zuid-Willemsvaart van de Maas tot Veghel
E 02		Zeebrugge-Brugge-Deinze-Kortrijk-Rijsel-Bauvin
	E 02-02	Kanaal Brugge-Oostende
	E 02-02-01	Kanaal Passendale-Nieuwpoort
	E 02-04	Kanaal Leie-Roeselare
E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent via Nieuwe Merwede, Schelde-Rijnverbinding, Kanaal Gent-Terneuzen en Ringvaart van Gent
E 04		Vlissingen-Antwerpen-Rupelmonde-Brussel-Seneffe via Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel, Kanaal Brussel-Rupel en Kanaal Brussel-Charleroi
E 05		[Compiègne-Schelde]-Valenciennes-Condé-Doornik-Gent-Dendermonde-Antwerpen-Hasselt-Genk-Luik via Oise, Seine-Noordverbinding, Bovenschelde, Ringvaart van Gent, Boven-Zeeschelde en Albertkanaal
	E 05-02	Péronnes-Pommeroeul via het Kanaal Nimy-Blaton-Péronnes
	E 05-01	Kanaal Bossuit-Kortrijk
	E 05-04	Dender tot Aalst
	E 05-06	Viersel-Duffel-Monding van de Rupel via Netekanaal, Beneden-Nete en Rupel
E 06		Antwerpen-Schelde-Rijnverbinding
E 07		Ringvaart van Gent-Merendree-Eeklo via Kanaal Gent-Oostende-[Maldegem-Zeebrugge]
E 10		Rotterdam/Europoort-Lobith via de Oude Maas, de Merwede en de Waal, Rijn [Niffer, Mulhouse, Besançon-St.Symphorien]-Lyon-Marseille-Fos
	E 10-01	Kanaal Wesel-Datteln, Kanaal Datteln-Hamm
	E 10-03	Kanaal Rijn-Herne
	E 10-05	Ruhr
	E 10-07	De Neckar stroomafwaarts van Plochingen
	E 10-09	De Rijn van Niffer tot Rheinfelden
	E 10-02	[Saône-Moezel]
	E 10-04	Verbinding Rhône-Sète
	E 10-06	Kanaal Rhône en St.Louis: Barcarain-Fos

NUMMER VAN E-WATERWEG		BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT*
Hoofdwaterweg	Armen	
1	2	3
E 11		IJmuiden-Tiel via Noordzeekanaal en Kanaal Amsterdam-Rijn
	E 11-01	Zaan
	E 11-02	Lekkanaal
E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Waddenzee via Kanaal Maas-Waal, Waal, Nederrijn, IJssel en IJsselmeer
	E 12-02	Zwolle-Meppel via Zwarte Water en Meppelerdiep
	E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis via Ramsdiep
E 13		Noordzee-Emden-Dortmund via Eems en Kanaal Dortmund-Eems
E 14		De Weser van de Noordzee via Bremerhaven en Bremen tot Minden
E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth via IJsselmeer, Prinses Margrietkanaal, Van Starckenborghkanaal, Eemskanaal, Eems, Kanaal Dortmund-Eems, Kustenkanaal en Hunte
	E 15-01	Van Harinxmakanaal van Fonejacht tot Harlingen
E 20		De Elbe vanaf de Noordzee via Hamburg, Maagdenburg, Ústí nad Labem, Mělník en Pardubice-[Elbe-Donauverbinding]
	E 20-02	Elbe-Zijkanaal
	E 20-04	De Saale tot Bad Dürrenberg
	E 20-06	De Vltava: Mělník-Praag-Slapy
E 21		De Trave van de Baltische Zee tot de Elbe via het Kanaal Elbe-Lübeck
E 30		Swinoujście-Stettin-de Oder van Stettin via Wrocław naar Kozle, [Oder-Donauverbinding]
	E 30-01	Gliwicekanaal
E 31		Stettin-Westoder-Hohensaaten-Friedrichstaler waterweg
E 40		[De Wisla van Danzig tot Warschau-Brest]-Pinsk-de Dnjepr via Kiev tot Kherson
	E 40-01	De Desna van de monding tot Tsjernihiv
	E 40-02	De Pivdenny Buh tot Mykolaiv
E 41		Klaipėda-Kurshskiy Zaliv-de Nemunas-Kaunas
E 50		Sint-Petersburg via de Wolga-Oostzeewaterweg tot Vytegra-Rybinsk – de Wolga van Rybinsk tot Astrakhan via Nizhnij Novgorod, Kazan en Volgograd
	E 50-02	Rybinsk-Moskou
	E 50-02-02	De Wolga van Dubna tot Tver
	E 50-01	De Kama van zijn monding tot Solikamsk

NUMMER VAN E-WATERWEG		BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT*
Hoofdwaterweg	Armen	
1	2	3
E 60		De kustroute van Gibraltar naar het Noorden langs de kust van Portugal, Spanje, Frankrijk, België, Nederland en Duitsland, via het Kielkanaal langs de kust van Duitsland, Polen, Litouwen, Estland en Rusland naar Sint-Petersburg – de Wolga-Oostzeewaterweg – het Witte Zee-Oostzeekanaal langs de kust van de Witte Zee tot Archangelsk, alsmede de binnenwateren die slechts via die route toegankelijk zijn
	E 60-02	De Guadalquivir tot Sevilla
	E 60-04	De Douro tot de Portugees/Spaanse grens
	E 60-06	De Gironde en de Garonne tot Castets-en-Dorthe
	E 60-08	De Loire tot Nantes
	E 60-01	De kustroute langs de Westkust van het Verenigd Koninkrijk tot Liverpool, inclusief het Kanaal Manchester-Liverpool
	E 60-03	De kustroute langs de Oostkust van het Verenigd Koninkrijk, inclusief de Humber
	E 60-03-01	De Medway/Swale tot Ridham
	E 60-03-03	De Medway tot Rochester
	E 60-03-05	De Theems tot Hammersmith Bridge
	E 60-03-07	De Colne tot Rowhedge
	E 60-03-09	De Stour (Suffolk) tot Mistley
	E 60-03-11	De Orwell tot Ipswich
	E 60-03-13	De Great Ouse tot King's Lynn
	E 60-03-15	De Nene tot Bevis Hill (bij Wisbech)
	E 60-03-17	De Welland tot Fosdyke Bridge
	E 60-03-19	De Witham tot Boston (nl. de haven)
	E 60-03-21	De Trent tot Gainsborough
	E 60-03-02	De Tay tot Perth
	E 60-03-04	De Forth tot Grangemouth
	E 60-03-06	De Tyne tot Newcastle
	E 60-03-08	De Tees tot Middlesborough
	E 60-10	Van de kustroute naar de Waddenzee tot Harlingen
	E 60-12	Van de kustroute tot de Eems-Dollard
	E 60-05	De kustroute langs de Westkust van Denemarken en Noorwegen met de Oslofjord inbegrepen
	E 60-07	De kustroute langs de Westkust van Zweden, inclusief de Göta
	E 60-09	De kustroute langs de Oostkust van Zweden, inclusief het Mälarenmeer
	E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Stettin
	E 60-11	De kustroute tot Finland, daarna via het Saimaakanaal tot Savonlinna-lisalmi
	E 60-11-02	Vanaf E 60-11 tot Joensuu-Nurmes
E 61		De Peene stroomafwaarts van Anklam

NUMMER VAN E-WATERWEG		BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT*
Hoofdwaterweg	Armen	
1	2	3
E 70		Van Europoort/Rotterdam tot Arnhem via de Lek en de Benedenrijn-Zutphen-Enschede-[Kanaal Twente-Mittelland]-Bergeshövede-Minden-Maagdenburg-Berlijn-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elblag-Zalew Wiślany-Kaliningrad-de Pregolja en de Dayma-Kurshskiy Zaliv-Klapeida
	E 70-01	De Hollandsche IJssel van Krimpen tot Gouda
	E 70-03	Het Zijkanaal tot Almelo
	E 70-02	De zijarm van het Mittellandkanaal tot Osnabrück
	E 70-04	De zijarm van het Mittellandkanaal tot Hannover-Linden
	E 70-06	De zijarm van het Mittellandkanaal tot Hildesheim
	E 70-08	De zijarm van het Mittellandkanaal tot Salzgitter
	E 70-05	Het Havelkanaal
	E 70-10	De Spree
	E 70-12	Het Berlijn-Spandauer scheepvaartkanaal
E 71		Het Teltowkanaal, het Britzer Verbindingskanaal en de Waterweg Spree-Oder
	E 71-02	De Potsdamer Havel
	E 71-04	Het Teltowkanaal, oostelijk deel
	E 71-06	De Dahme-waterweg, stroomafwaarts van Königs Wusterhausen
E 80		Le Havre-Conflans via het Kanaal Le Havre-Tancarville, de Seine en de Oise-[Compiègne-Toul], via de Moezel tot Koblenz, de Rijn tot Mainz, de Main tot Bamberg, het Kanaal Main-Donau, de Donau van Kelheim tot Sulina
	E 80-02	De Seine van Tancarville tot het estuarium
	E 80-04	De Seine van Conflans tot Nogent
	E 80-06	De Saar tot Saarbrücken
	E 80-08	De Drava tot Osijek
	E 80-10	[Het Kanaal Donau-Sava van Vucovar tot Samac]
	E 80-01	De Tisza tot Szeged
	E 80-01-02	De Bega tot Timisoara
	E 80-12	De Sava tot Sisak
	E 80-03	[De Olt tot Slatina]
	E 80-05	[Het Kanaal Donau-Boekarest]
	E 80-14	Het Kanaal Donau-Zwarte Zee
	E 80-14-01	Het Kanaal Poarta Alba-Navodari
	E 80-07	De Prut tot Ungheni
	E 80-09	De tak Donau-Kilija
	E 80-16	De tak Donau-St.George
E 81		De Váh van zijn monding tot Žilina en [Vah-Oder verbinding]

NUMMER VAN E-WATERWEG		BESCHRIJVING VAN HET TRAJECT*
Hoofdwaterweg	Armen	
1	2	3
E 90		De kustroute van Gibraltar naar het zuiden langs de kust van Spanje, Frankrijk, Italië, Griekenland, Turkije, Bulgarije, Roemenië en Oekraïne langs de zuidkust van de Krim tot Azov, via de Don tot Rostow-Kalach-Wolgograd-Astrachan, alsmede de binnenwateren die slechts via die route toegankelijk zijn
	E 90-01	De kustroute in de Adriatische Zee tot Triëst
	E 90-02	De kustroute tot de Zwarte Zee
	E 90-03	De Dnjestr van Belgorod Dnjestrovskiy tot Bender
	E 90-05	De kustroute in de Kaspische Zee
E 91		[Kanaal Milaan-Po], de Po van Cremona tot Volta Grimana, het Kanaal Po-Brondolo en het Veneta-zijkanaal tot Monfalcone-Triëst
	E 91-02	De Po van Conca di Cremona tot Casale Monferrato
	E 91-01	Mincio – Lago Inferiore (Mantua)
	E 91-04	De Ferrara waterweg van Ferrara tot Porto Garibaldi
	E 91-06	De Po Grande van Volta Grimana tot zijn monding
	E 91-03	Kanaal Mantua Adriatische Zee tot Porto Levante
	E 91-03-02	Kanaal Po – Mantua – Adriatische Zee via S. Leone Link
	E 91-05	[Kanaal Padua-Venetië]

* De gedeelten van E-waterwegen die nog niet bestaan, maar die zijn opgenomen in desbetreffende infrastructurele ontwikkelingsprogramma's zijn tussen vierkante haakjes gezet [...].

Bijlage II**BINNENHAVENS DIE VAN INTERNATIONAAL BELANG ZIJN****Nummering van binnenhavens die van internationaal belang zijn**

Alle binnenhavens die van internationaal belang zijn (E-havens) hebben nummers, bestaande uit het nummer van de waterweg waaraan zij zijn gelegen, gevolgd door een liggend streepje en een nummer bestaande uit twee cijfers dat de haven aan die waterweg aanduidt, genummerd van west naar oost en van noord naar zuid en voorafgegaan door de letter „P”. Privé-havens die eigendom zijn van specifieke bedrijven zijn gemarkeerd met een asterisk (*).

Lijst van binnenhavens die van internationaal belang zijn

P 01-01	Duinkerken (Kanaal Duinkerken-Valenciennes, 20,5 km)
P 01-02	Charleroi (Samber, 38,8 km)
P 01-02bis	Charleroi (Kanaal Charleroi – Brussel, 5,6 km)
P 01-03	Namen (Maas, 46,3 km)
P 01-03bis	Namen (Maas, 54,5 km)
P 01-04	Luik (Maas, 113,7 km)
P 01-04bis	Luik (Albertkanaal, 9,6 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 01-09bis	Venlo (Maas, 108,0-111,0 km)
P 01-09ter	Meerlo/Wanssum (Maas, 133,0 km)
P 01-09quater	Gennep (Maas, 153,0 km)
P 01-09quenquies	Cuijk (Maas, 167,0 km)
P 01-09sexies	Grave (Maas, 174,0 km)

P 01-10	Oss (Maas, 193,0 km)
P 01-10bis	Maasdriel (Maas, 212,0 km)
P 01-10ter	Waalwijk (Bergsche Maas, 236,0 km)
P 01-10quater	Geertruidenberg (Bergsche Maas, 251,0 km)
P 01-11	Dordrecht (Merwede, 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 01-03-02	Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24,0 km)
P 02-01	Zeebrugge (Noordzee)
P 02-02	Aalter (Kanaal Oostende-Brugge-Gent, 22,5 km)
P 02-03	Rijsel (Deûle, 42,0 km)
P 02-02-01	Oostende (Noordzee)
P 02-04-01	Roeselare (Kanaal Leie-Roeselare, 0,5 km)
P 02-04-02	Izegem (Kanaal Leie-Roeselare, 6,4 km)
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep, 986,0 km)
P 03-02	Terneuzen (Kanaal Gent-Terneuzen, 32,5 km)
P 03-03	Zelzate (Kanaal Gent-Terneuzen, 19,6 km)
P 03-04	Gent (Kanaal Gent-Terneuzen, 4,6 km)
P 04-01	Vlissingen (Westerschelde, 14,0 km)
P 04-02	Beveren (Beneden Zeeschelde, 22,9 km)
P 04-03	Ruisbroek (Kanaal Charleroi-Brussel, 58,8 km)

P 04-04	Grimbergen (Kanaal Brussel-Rupel, 12,2 km)
P 04-05	Brussel (Kanaal Brussel-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	Centrum en West (Schelde, 22,0 km)
P 05-08	Centrum en West (Centrumkanaal, 10 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-Rijnverbinding, 1031,8 km)
P 10-01	Rotterdam (Nieuwe Maas, 1002,5 km)
P 10-02	Alblasserdam (Noord, 981,1 km)
P 10-02bis	Gorinchem (Merwede, 956,0 km)
P 10-02ter	Zaltbommel (Waal, 935, 0 km)
P 10-03	Tiel (Waal, 914,6 km)
P 10-04	Emmerich (Rijn, 852,0 km)
P 10-05	Wesel (Rijn, 814,0 km)
P 10-06	Rheinberg-Ossenberg* (Rijn, 806,0 km)
P 10-07	Orsoy (Rijn, 794,0 km)
P 10-08	Walsum-Nordhafen* (Rijn, 793,0 km)
P 10-09	Walsum-Sud* (Rijn, 791,0 km)
P 10-10	Schwelgern* (Rijn, 790,0 km)

P 10-11	Homburg, Sachtleben* (Rijn, 774,0 km)
P 10-12	Duisburg-Ruhrort Häfen (Rijn, 774,0 km)
P 10-13	Krefeld (Rijn, 762,0 km)
P 10-14	Düsseldorf (Rijn, 743,0 km)
P 10-15	Neuss (Rijn, 740,0 km)
P 10-16	Stürzelberg* (Rijn, 726,0 km)
P 10-17	Leverkusen* (Rijn, 699,0 km)
P 10-18	Keulen (Rijn, 688,0 km)
P 10-19	Wesseling-Godorf* (Rijn, 672,0 km)
P 10-20	Bonn (Rijn, 658,0 km)
P 10-21	Andernach (Rijn, 612,0 km)
P 10-22	Neuwied (Rijn, 606,0 km)
P 10-23	Bendorf (Rijn, 599,0 km)
P 10-24	Koblenz (Rijn, 596,0 km)
P 10-25	Bingen (Rijn, 527,0 km)
P 10-26	Wiesbaden (Rijn, 500,0 km)
P 10-27	Gernsheim (Rijn, 462,0 km)
P 10-28	Worms (Rijn, 444,0 km)
P 10-29	Mannheim (Rijn, 424,0 km)
P 10-30	Ludwigshafen (Rijn, 420,0 km)
P 10-31	Speyer (Rijn, 400,0 km)
P 10-32	Germersheim (Rijn, 385,0 km)
P 10-33	Wörth (Rijn, 366,0 km)
P 10-34	Karlsruhe (Rijn, 360,0 km)
P 10-35	Kehl (Rijn, 297,0 km)

P 10-36	Straatsburg (Rijn, 296,0 km)
P 10-37	Breisach (Rijn, 226,0 km)
P 10-38	Colmar-Neuf Brisach (Rijn, 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 (Kanaal Niffer-Mulhouse, 37,6 km)
P 10-42	Aproport (Châlon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône)(Saône, resp. 230,0 km, 296,0 km en 335,0 km)
P 10-43	Pagny (Saône, 192,75 km)
P 10-44	Lyon (Saône, 375,0 km)
P 10-45	Marseille-Fos (Kanaal Marseille-Rhône, 0,0 km)
P 10-01-01	Rhein-Lippe-Hafen* (Kanaal Wesel-Datteln, 1,0 km)
P 10-01-02	Marl Hüls-AG* (Kanaal Wesel-Datteln, 38,0 km)
P 10-01-03	Auguste Victoria* (Kanaal Wesel-Datteln, 39,0 km)
P 10-01-04	Lünen (Kanala Datteln-Hamm, 11,0 km)
P 10-01-05	Berkamen* (Kanaal Datteln-Hamm, 22,0 km)
P 10-01-06	Hamm (Kanaal Datteln-Hamm, 34,0 km)
P 10-01-07	Schmehausen* (Kanaal Datteln-Hamm, 47,0 km)
P 10-03-01	Essen (Kanaal Rijn-Herne, 16,0 km)
P 10-03-02	Coelln-Neuessen* (Kanaal Rijn-Herne, 17,0 km)
P 10-03-03	Ruhr-Oel* (Kanaal Rijn-Herne, 22,0 km)
P 10-03-04	Gelsenkirchen (Kanaal Rijn-Herne, 24,0 km)
P 10-03-05	Wanne-Eickel (Kanaal Rijn-Herne, 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 (Rijn, 168,4 km)
P 10-09-02	Zwitserse Rijnhavens (Zwitserse Rijnhaven) (Rijn, 159,38-169,95 km)
P 10-04-01	Sète (Kanaal Rhône-Sète, 96,0 km)
P 10-06-01	Fos (Baai van Fos, zeegedeelte)
P 11-01	IJmond (Noordzeekanaal, 4,7 km)
P 11-02	Zaanstad (Zaan, 1,4 km)
P 11-02bis	Beverwijk (Noordzeekanaal, 4,5 km)
P 11-03	Amsterdam (Noordzeekanaal, 20,6 km)
P 11-04	Utrecht (Kanaal Amsterdam-Rijn, 35,0 km)
P 11-01-01	Zaandam (Zaan, 2,0 km)
P 12-01	Nijmegen (Waal, 884,6 km)
P 12-02	Arnhem (Neder-Rijn, 885,8 km)
P 12-02bis	Deventer (Geldersche IJssel, 57,3 km)
P 12-03	Zwolle (IJssel, 980,7 km)
P 12-04	Kampen (Geldersche IJssel, 106,8 km)
P 12-02-01	Meppel (Meppelerdiep, 10,5 km)
P 13-01	Emsland* (Kanaal Dortmund-Eems, 151,0 km)
P 13-02	Münster (Kanaal Dortmund-Eems, 68,0 km)
P 13-03	Dortmund (Kanaal Dortmund-Eems, 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	Almere (IJsselmeer, 15,0 km)
P 15-02	Lemmer (Prinses Margrietkanaal, 90,5 km)
P 15-02bis	Sneek (Prinses Margrietkanaal, 43,7 km)
P 15-02ter	Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15,0 km)
P 15-03	Groningen (Van Starckenborghkanaal, 7,0 km)
P 15-04	Emden (Eems, 41,0 km)
P 15-05	Leer (Eems, 14,0 km)
P 15-06	Oldenburg* (Hunte, 0,0-5,0 km)
P 15-01-01	Leeuwarden (van Harinxmakanaal, 23,7 km)
P 20-01	Cuxhaven (Elbe, 724,0 km) ¹
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 en 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 en 61 km) ¹
P 20-15	Děčín (Elbe, 737,3 en 739,3 km) ¹

P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 761,5 en 764,0 km) ¹
P 20-17	Mělník (Elbe, 834,4 km) ¹
P 20-18	Týnec nad Labem (Elbe 933,7 km) ¹
P 20-04-01	Halle-Trotha (Saale, 86,0 km)
P 20-06-01	Miřejovice (Vltava, 18,9 km)
P 20-06-02	Praag (Vltava, 47,4 en 55,5 km)
P 21-01	Lübeck (Trave, 2,0-8,0 km)
P 30-01	Swinoujście (Oostzee, monding van de Oder)
P 30-02	Stettin (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 (Gliwickikanaal, 41,0 km)
P 40-01	Danzig (Oostzee monding van de Wisla)
P 40-02	Bydgoszcz (Wisla, 772,3 km en Brda, 2,0 km)
P 40-03	Brest (Mukhovets, 1,5 km)
P 40-04	Pinsk (Pina, 9,0 km)
P 40-04bis	Mikashevichi (Pripyat, 40,5 km en Kanaal Mikashevichi, 7,0 km)
P 40-04ter	Mozyr (Pripyat, 188,0 km)
P 40-05	Kiev (Dnjepr, 856,0 km)
P 40-06	Cherkassy (Dnjepr, 653,0 km)
P 40-07	Krementsjoeg (Dnjepr, 541,0 km)
P 40-07bis	Poltava Ore Mining and Processing Enterprise (Dnjepr, 521,0 km)

P 40-08	Dnjeprodzerzhjinsk (Dnjepr, 429,0 km)
P 40-08bis	Goederenterminal (Dnjepr, 422,0 km)
P 40-09	Dnjeprpoetrowsk (Dnjepr, 393,0 km)
P 40-10	Zaporizhya (Dnjepr, 308,0 km)
P 40-11	Nova Kakhovka (Dnjepr, 96,0 km)
P 40-12	Kherson (Dnjepr, 96,0 km)
P 40-01-01	Chernihiv (Desna, 194,5 km)
P 40-02-01	Mykolaiv rivierhaven (Pivdenny Buh, 40,0 km)
P 40-02-02	Mykolaiv zeehaven (Pivdenny Buh, 35,0 km)
P 40-02-03	Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16,0 km)
P41-01	Klaipeda zeehaven (Kurshskiy Zaliv)
P 41-02	Nida (Kurshskiy Zaliv, 42,7 km) ²
P 41-03	Uostadvaris (Nemunas, 61,3 km) ²
P 41-04	Kaunas (Nemunas, 219,0 km)
P 50-01	Sint-Petersburg zeehaven (Neva, 1397,0 km) ³
P 50-02	Sint-Petersburg rivierhaven (Neva, 1385,0 km) ³
P 50-03	Podporozhie (Waterweg Wolga-Oostzee, 1054,0 km) ³
P 50-04	Cherepovets (Waterweg Wolga-Oostzee, 540,0 km) ³
P 50-05	Yaroslavl (Wolga, 520,0 km) ³
P 50-06	Nizhniy Novgorod (Wolga, 905,0 km) ³
P 50-07	Kazan (Wolga, 1311,0 km) ³
P 50-08	Ulianovsk (Wolga, 1528,0 km) ³
P 50-09	Samara (Wolga, 1738,0 km) ³

P 50-10	Saratov (Wolga, 2165,0 km) ³
P 50-11	Wolgograd (Wolga, 2551,0 km) ³
P 50-12	Astrachan (Wolga, 3051,0 km) ³ zeehaven
P 50-02-01	Moskou Noordhaven (Kanaal Moskou-Wolga, 46,0 km) ³
P 50-02-02	Moskou Westhaven (Kanaal Moskou-Wolga, 32,0 km) ³
P 50-02-03	Moskou Zuidhaven (Kanaal Moskou-Wolga, 0,0 km, Moskva rivier 151,0 km vanaf samenvloeiing met Oka rivier) ³
P 50-02-02-01	Tver (Wolga, 272,0 km) ³
P 50-01-01	Perm (Kama, 2260,0 km) ³
P 60-01	Scheveningen (Noordzee)
P 60-02	Den Helder (Noordzee)
P 60-03	Brunsbüttel (Kanaal Noordzee-Oostzee, 2,0-5,0 km)
P 60-04	Rendsburg (Kanaal Noordzee-Oostzee, 62,0 km)
P 60-05	Kiel (Kanaal Noordzee-Oostzee, 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 (Oostzee)
P 60-12	Viborg (Baai van Viborg)
P 60-13	Petrozawodsk (Onegameer, 1009,0 km) ³
P 60-14	Archangelsk zeehaven (monding van de Noordelijke Dwina)
P 60-15	Archangelsk rivierhaven (monding van de Noordelijke Dwina, 0,0 km)

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 en Garonne, 359,0 km)
P 60-08-01	Nantes (Loire, 645,0 km)
P 60-10-01	Harlingen (Waddenzee)
P 60-12-01	Delfzijl (Waddenzee)
P 60-11-01	Mustola (39,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-02	Kaukas* (52,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-03	Rapasaari* (52,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-04	Joutseno* (67,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-05	Vuoksi* (85,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-06	Varkaus (haven van Taipale, 270,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-07	Varkaus (Haven van Kosulanniemi*, 270,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-08	Varkaus (Haven van Akonniemi, 270,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-09	Kuopio (352,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-02-01	Puhos* (311,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 60-11-02-02	Joensuu (346,0 km van de monding van het Saimaakanaal)
P 61-01	Anklam (Peene, 95,0 km)
P 70-01	Wageningen (Neder-Rijn, 903,2 km)
P 70-01bis	Lochem (Twentekanaal, 15,5 km)

P 70-01ter	Hengelo (Twentekanaal, 45,1 km)
P 70-02	Enschede (Kanaal Zutphen-Enschede, 49,8 km)
P 70-03	Ibbenbüren (Mittellandkanaal, 5,0 km)
P 70-04	Minden (Mittellandkanaal, 100,0-104,0 km)
P 70-05	Hannover (Mittellandkanaal, 155,0-159,0 km)
P 70-06	Mehrum* (Mittellandkanaal, 194,0 km)
P 70-07	Braunschweig (Mittellandkanaal, 220,0 km)
P 70-08	Braunschweig/Thune* (Mittellandkanaal, 223,0 km)
P 70-09	Haldensleben (Mittellandkanaal, 301,0 km)
P 70-10	Niegripp* (Kanaal Elbe-Havel, 330,0 km)
P 70-11	Brandenburg* (Untere Havel-waterweg, 60,0 km)
P 70-12	Brandenburg (Untere Havel-waterweg, 57,0 km)
P 70-13	Deponie Deetz* (Untere Havel-waterweg, 40,0 km)
P 70-14	Spandau zuidhaven (Untere Havel-waterweg, 2,0 km)
P 70-15	Elblag (Zalew Wiślany)
P 70-16	Kaliningrad zeehaven (Pregolia, 8,0 km)
P 70-17	Kaliningrad rivierhaven (Pregolia, 9,0 km)
P 70-01-01	Gouda (Hollandsche IJssel, 1,4 km)
P 70-01-02	Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, 39,5 km)
P 70-03-01	Almelo (Zijkanaal, 17,6 km)
P 70-02-01	Osnabrück (Stichkanaal, 13,0 km)
P 70-04-01	Hannover-Linden (Stichkanaal, 11,0 km)
P 70-06-01	Hildesheim (Stichkanaal, 15,0 km)
P 70-08-01	Salzgitter (Stichkanaal, 15,0 km)
P 70-10-01	Goederenterminal* (arm van de Spree op 0,0 km)

P 70-10-02	Nonnendamm (Spree, 2,0 km)
P 70-10-03	Elektriciteitscentrale van Reuter* (Spree, 3,0 km)
P 70-10-04	Elektriciteitscentrale van Charlottenburg* (Spree, 8,0 km)
P 70-10-05	Westhaven Berlijn (Westhavenkanaal, 3,0 km)
P 70-10-06	Oosthaven Berlijn (Spree, 21,0 km)
P 70-10-07	Warmtekrachtcentrale van Klingenberg (Spree, 25,0 km)
P 70-12-01	Warmtekrachtcentrale van Moabit* (Berlijn-Spandauer Scheepvaartkanaal, 9,0 km)
P 71-01	Goederenterminal van het Teltowkanaal* (Teltowkanaal, 31,0-34,0 km)
P 71-02	Goederenterminal van Oberschöneweide (Waterweg Spree-Oder, 28,0-29,0 km)
P 71-03	Eisenhüttenstadt EKO* (Waterweg Spree-Oder, 122,0 km)
P 71-04	Eisenhüttenstadt (Waterweg Spree-Oder, 124,0 km)
P 71-02-01	Potsdam (Potsdamer Havel, 3,0 km)
P 71-06-01	Niederlehme* (Dahme-waterweg, 8,0 km)
P 71-06-02	Königs Wusterhausen (Dahme-waterweg, 8,0 km)
P 80-01	Le Havre (Kanaal Le Havre-Tancarville, 20,0 km)
P 80-02	Rouen (Seine, 242,0 km)
P 80-03	Conflans (Seine, 239,0 km)
P 80-04	Frouard (Moezel, 346,5 km)
P 80-05	Metz (Moezel, 297,0-294,0 km)
P 80-06	Mondelange-Richemont (Moezel, 279,5-277,9 km)
P 80-07	Thionville-Illange (Moezel, 271,9-270,1 km)
P 80-08	Merttert (Moezel, 208,0 km)
P 80-09	Trier (Moezel, 184,0 km)
P 80-10	Bingen (Rijn, 527,0 km)

P 80-11	Wiesbaden (Rijn, 500,0 km)
P 80-12	Mainz (Rijn, 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 (Kanaal Main-Donau, 3,0 km)
P 80-29	Erlangen (Kanal Main-Donau, 46,0 km)
P 80-30	Nürnberg (Kanaal Main-Donau, 72,0 km)
P 80-31	Regensburg (Donau, 2370,0-2378,0 km)
P 80-32	Deggendorf* (Donau, 2281,0-2284,0 km)
P 80-33	Linz (Donau, 2128,2-2130,6 km)
P 80-34	Linz-Vöest* (Donau, 2127,2 km)

P 80-35	Enns-Ennsdorf (Donau, 2111,8 km)
P 80-36	Krems (Donau, 2001,5 km)
P 80-37	Wenen (Donau, 1916,8-1920,2 km)
P 80-38	Bratislava (Donau, 1867,0 km)
P 80-39	Győr-Gönyu (Donau, 1807,0 km)
P 80-40	Komarno (Donau, 1767,1 km)
P 80-41	Šturovo (Donau, 1722,0 km)
P 80-42	Boedapest (Donau, 1640,0 km)
P 80-43	Szàzhalombatta (Donau, 1618,7 km)
P 80-44	Dunaujvaros (Donau, 1579,0 km)
P 80-45	Dunaföldvár (Donau, 1563,0 km)
P 80-46	Baja (Donau, 1480,0 km)
P 80-46bis	Apatin (Donau, 1401,5 km)
P 80-47	Vukovar (Donau, 1333,1 km)
P 80-47bis	Bačka Palanka (Donau, 1295,0 km)
P 80-47ter	Novi Sad (Donau, 1253,5 km)
P 80-48	Belgrado (Donau, 1170,0 km)
P 80-48bis	Pančevo (Donau, 1152,8 km)
P 80-49	Smederevo (Donau, 1116,3 km)
P 80-50	Orsova (Donau, 954,0 km)
P 80-51	Turnu Severin (Donau, 931,0 km)
P 80-52	Prahovo (Donau, 861,0 km)
P 80-52bis	Vidin (Donau, 790 km)
P 80-53	Lom (Donau, 743,0 km)
P 80-53bis	Oriahovo (Donau, 678,0 km)

P 80-54	Turnu Magurele (Donau, 597,0 km)
P 80-55	Svištov (Donau, 554,0 km)
P 80-56	Rousse (Donau, 495,0 km)
P 80-57	Giurgiu (Donau, 493,0 km)
P 80-58	Oltenitza (Donau, 430,0 km)
P 80-58bis	Silistra (Donau, 375,5 km)
P 80-59	Calarasi (Donau, 370,5 km)
P 80-59bis	Cernavoda (Kanaal Donau-Zwarte Zee, 00,0 km)
P 80-60	Braila (Donau, 168.5-172,0 km)
P 80-61	Galati (Donau, 76,0 Mm-160,0 km)
P 80-62	Giurgiuilesti (Donau, 133,0 km)
P 80-63	Reni (Donau, 128,0 km)
P 80-64	Tulcea (Donau, 34,0 Mm-42,0 Mm)
P 80-01-02	Senta (Tisza, 122,0 km)
P 80-04-01	Autonome haven van Parijs: Gennevilliers (Seine, 194,7 km); Bonneuil-Vigneux (Seine, 169,7 km); Evry (Seine, 137,8 km); Melun (Seine, 110,0 km); Limay-Porcheville (Seine, 109,0 km); Montereau (Seine, 67,4 km)

	Nanterre (Seine, 39,4 km); Bruyères-sur-Oise (Oise, 96,9 km); St. Ouen-l'Aumône (Oise, 119,2 km); Lagny (Marne, 149,8 km).
P 80-06-01	Dillingen (Saar, 59,0 km)
P 80-08-01	Osijek (Drava, 14,0 km)
P 80-01-01	Szeged (Tisza, 170,0 km)
P 80-14-01	Medgidia (Kanaal Donau-Zwarte Zee, 27,5 km)
P 80-14-02	Constanta (Kanaal Donau-Zwarte Zee, 64,0 km)
P 80-09-01	Ismail (de tak Donau-Kilia, 93,0 km)
P 80-09-02	Kilia (de tak Donau-Kilia, 47,0 km)
P 80-09-03	Oust-Dunaisk (de tak Donau-Kilia, 1,0 km)
P 81-01	Šaľa (Váh) ⁴
P 81-02	Sereď (Váh) ⁴
P 81-03	Hlohovec (Váh) ⁴
P 81-04	Piešťany (Váh) ⁴
P 81-05	Nové mesto ad Váhom (Váh) ⁴
P 81-06	Trenčín (Váh) ⁴
P 81-07	Dubnica (Váh) ⁴
P 81-08	Púchov (Váh) ⁴
P 81-09	Provažská Bystrica (Váh) ⁴
P 81-10	Žilina (Váh) ⁴
P 81-11	Čadca (Verbinding Váh-Oder) ⁴
P 90-01	Taganrog zeehaven (Taganrogbaai)
P 90-02	Eysk zeehaven (Taganrogbaai),

P 90-03	Azov zeehaven (Don, 3168,0 km) ³
P 90-04	Rostow zeehaven (Don, 3134,0 km) ³
P 90-05	Oust-Donetsk (Severskiy Donets, 5,0 km vanaf de monding) ³
P 90-03-01	Belgorod Dnestrovskiy (monding van de Dnjestr)
P 90-03-02	Bender (Nistru, 228,0 km)
P 91-01	Milaan Terminale (Kanaal Milaan-Po, 0.0 km) ⁵
P 91-02	Lodi (Kanaal Milaan-Po, 20,0 km van Milaan Terminale) ⁵
P 91-03	Pizzighettone (Kanaal Milaan-Po, 40,0 km van Milaan Terminale)
P 91-04	Cremona (Kanaal Milaan-Po, 55,0 km van Milaan Terminale)
P 91-04bis	Cremona-Casalmaggiore (Po)
P91-04ter	Mantua Viadana (Po)
P 91-05	Boretto R. Emilia Centrale (Po, 120,0 km van Milaan Terminale) ⁵
P 91-05bis	Mantua S. Benedetto (Po)
P 91-05ter	Mantua Revere (Po)
P 91-06	Ferrara (Po, 200,0 km van Milaan Terminale)
P 91-07	Adria (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 265,0 km van Milaan Terminale)
P 91-08	Chioggia (Veneta zijkanaal, 285,0 km van Milaan Terminale)
P 91-09	Marghera (Kanaal Po-Brondolo, 300,0 km van Milaan Terminale)
P 91-10	Nogaro (Laguna Veneta, 355,0 km van Milaan Terminale)
P 91-11	Monfalcone (Veneta zijkanaal, 410,0 km van Milaan Terminale)
P 91-12	Triëst (Adriatische Zee)
P 91-02-01	Piacenza (Po, 35,0 km van Conca di Cremona)
P 91-02-02	Pavia (Ticino, 98,0 km van Conca di Cremona)
P 91-02-03	Casale Monferrato (Po, 183,0 km van Conca di Cremona)

P 91-04-01	Ferrara (Kanaal Ferrara-Porto Garibaldi)
P 91-04-02	Ferrara S. Giovanni Ostellato (Kanaal Ferrara- Porto Garibaldi)
P 91-04-03	Garibaldi (Ferrara waterweg, 80,0 km van Ferrara)
P 91-04-04	Ravenna
P 91-06-01	Porto Tolle (Po Grande, 260,0 km van Milaan Terminale)
P 91-03-01	Mantua (Valdora en private havens) (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 0,0 km en Mantua-meren)
P 91-03-02	Mantua Roncoferraro/Governolo (Kanaal Mantua-Adriatische Zee)
P 91-03-03	Mantua Ostiglia (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 30,0 km)
P 91-03-04	Verona Legnago (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 65,0 km)
P 91-03-05	Canda (Kanaal Mantua-Adriatische Zee)
P 91-03-06	Rovigo (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 140,0 km)
P 91-03-07	Conca di Volta Grimana (Kanaal Mantua-Adriatische Zee, 170,0 km)
P 91-03-08	Porto Levante* (mondig Po di Levante)

¹⁾ De afstanden tot havens aan de Elbe worden gemeten: in Duitsland – vanaf de Tsjechische-Duitse staatsgrens vanaf 0,0 km; in de Tsjechische Republiek – vanaf de Duitse – Tsjechische staatsgrens vanaf 726, 15 km dit om duplicatie van de afstanden te voorkomen tussen de betrokken landen.

²⁾ De afstand tot de Litouwse haven wordt gemeten vanaf de zeehaven van Klaipeda.

³⁾ Afstand vanaf Moskou Zuidhaven.

⁴⁾ Gepland.

⁵⁾ In aanbouw of gepland.

Bijlage III**TECHNISCHE EN OPERATIONELE KENMERKEN VAN WATERWEGEN DIE VAN INTERNATIONAAL BELANG ZIJN***a. Technische kenmerken van E-waterwegen*

De hoofdkenmerken van E-waterwegen dienen in het algemeen in overeenstemming te zijn met de in tabel 1 weergegeven classificatie van Europese waterwegen.

Om de verschillende E-waterwegen te evalueren dient men zich te baseren op de kenmerken van de klassen IV tot en met VII, met inachtneming van de volgende beginselen:

- i. De klasse van een waterweg wordt bepaald door de horizontale afmetingen van motorschepen, duwbakken en duwstellen en hoofdzakelijk door de belangrijkste standaardafmeting, namelijk hun breedte;
- ii. Uitsluitend waterwegen die ten minste voldoen aan de basiseisen van klasse IV (minimumafmetingen van schepen 80 m x 9,5 m) kunnen als E-waterwegen worden beschouwd. Beperkingen met betrekking tot de diepgang (minder dan 2,50 m) en de minimale vrije hoogte onder bruggen (minder dan 5,25 m) kunnen slechts voor bestaande waterwegen en bij wijze van uitzondering worden aanvaard;
- iii. Bij de modernisering van waterwegen van klasse IV (alsmede van kleinere regionale waterwegen) wordt aanbevolen dat wordt voldaan aan de parameters van ten minste klasse Va;
- iv. Nieuwe E-waterwegen moeten echter voldoen aan minimaal de eisen van klasse Vb. Wat dit betreft dient een diepgang van minimaal 2,80 m te worden gegarandeerd;
- v. Bij de modernisering van bestaande waterwegen en/of de aanleg van nieuwe waterwegen dient altijd rekening te worden gehouden met grotere afmetingen van schepen en duwstellen;
- vi. Teneinde de doeltreffendheid van containervervoer te verhogen dient de hoogst mogelijke vrije hoogte onder bruggen in overeenstemming met voetnoot 4 van tabel 1 te worden gegarandeerd.¹
- vii. Waterwegen waarop veel containervervoer en verkeer van roorschepen wordt verwacht, dienen ten minste te voldoen aan de eisen van klasse Vb. Ook kan een verhoging van 7% tot 10% van de breedte van 11,4 m van schepen die uitsluitend varen op waterwegen van klasse Va en hoger worden overwogen met het oog op de toekomstige ontwikkelingen van de afmetingen van containers en met het oog op het vergemakkelijken van het vervoer van opleggers;
- viii. Op waterwegen met een veranderlijk waterniveau dient de waarde van de aanbevolen diepgang overeen te komen met de diepgang die gemiddeld 240 dagen per jaar (of 60% van de navigatieperiode) wordt bereikt of overschreden². De waarde van de aanbevolen vrije hoogte onder bruggen (5,25, 7,00 of 9,10 m) dient te worden gegarandeerd voor het hoogste navigatieniveau, voor zover dat mogelijk en economisch haalbaar is;
- ix. Er zouden uniforme normen wat betreft de klasse, de diepgang en de vrije hoogte onder de bruggen moeten worden gewaarborgd ofwel voor de gehele waterweg ofwel ten minste voor belangrijke delen daarvan;
- x. Indien mogelijk zouden de parameters van aangrenzende waterwegen identiek of gelijksoortig moeten zijn;
- xi. De grootste diepgang (4,50 m) en de grootste minimale vrije hoogte onder bruggen (9,10 m) zouden gewaarborgd moeten zijn op alle delen van het net die rechtstreeks verbonden zijn met kustroutes;
- xii. Een minimale vrije hoogte van 7,00 m onder bruggen dient te worden gewaarborgd op waterwegen die belangrijke zeehavens verbinden met het achterland en die geschikt zijn voor een doeltreffend vervoer van containers en voor het rivier-zeeverkeer;

- xiii. De in Bijlage I genoemde kustroutes beogen de continuïteit van het net van E-waterwegen in geheel Europa te handhaven en zijn bestemd om te worden gebruikt, in de zin van dit Verdrag, door rivier-zeeschepen waarvan de afmetingen, voor zover dat mogelijk en economisch haalbaar is, dienen te voldoen aan de eisen voor motorschepen die geschikt zijn voor de navigatie op waterwegen van de klassen Va en VIb.

Om geschikt te zijn voor het vervoer van containers dient een waterweg te voldoen aan de volgende minimumeisen:

binnenschepen met een breedte van 11,4 m en een lengte van ongeveer 110 m moeten in staat zijn drie of meer lagen containers te vervoeren; indien dit niet het geval is, zou een maximumlengte van 185 m voor duwstellen moeten worden toegestaan, in welk geval zij twee lagen containers zouden moeten kunnen vervoeren.

¹ Indien het aantal lege containers evenwel groter is dan 50%, moet een grotere vrije hoogte onder bruggen dan aangegeven in voetnoot 4, worden overwogen.

² Voor stroomopwaarts gelegen delen van natuurlijke rivieren die worden gekenmerkt door veelvuldige schommelingen van het waterpeil door een sterke afhankelijkheid van de weersomstandigheden, is het aangewezen te verwijzen naar een gemiddelde periode van minstens 300 dagen per jaar.

Tabel 1

CLASSIFICATIE VAN EUROPESE WATERWEGEN DIE VAN INTERNATIONAAL BELANG ZIJN*

Type waterweg	Klasse waterweg	Motorschepen en duwbakken					Duwstellen					Minimum hoogte onder bruggen (2) H(m)	Grafische symbolen op land- op kaarten
		Type schip: algemene kenmerken				Type duwstel: algemene kenmerken							
		Benaming	Maximum lengte L(m)	Maximum breedte B(m)	Diepgang (3) d(m)	Tonnage T(t)		Lengte L(m)	Breedte B(m)	Diepgang (6) d(m)	Tonnage T(t)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
VAN INTER- NATIO- NAAL	IV	Johann Welker	80-85	9.5	2.50	1.000- 1.500		85	9.5 (5)	2.50-2.80	1.250- 1.450	5.25 of 7.00 (4)	
	Va	Grote Rijn- schepen	95-110	11.4	2.50-2.80	1.500- 3.000		95-110 (1)	11.4	2.50-4.50	1.600- 3.000	5.25 of 7.00 of 9.10 (4)	
	Vb							172-185 (1)	11.4	2.50-4.50	3.200- 6.000		
	Via							95-110 (1)	22.8	2.50-4.50	3.200- 6.000	7.00 of 9.10 (4)	
BELANG	Vib	(3)	140	15.0	3.90			185-195 (1)	22.8	2.50-4.50	6.400- 12.000	7.00 of 9.10 (4)	
	Vic							270-280 (1) 195-200 (1)	22.8 33.0-34.2 (1)	2.50-4.50 2.50-4.50	9.600- 18.000 9.600- 18.000	9.10 (4)	
	VII							275-285 (7)	33.0-34.2 (1)	2.50-4.50	14.500- 27.000	9.10 (4)	

*De klassen I – III zijn niet in deze tabel genoemd omdat zij alleen van regionaal belang zijn.

Voetnoten bij Tabel 1

¹⁾ Het eerste cijfer correspondeert met de bestaande situaties, terwijl het tweede zowel betrekking heeft op de toekomstige ontwikkelingen als, in een aantal gevallen, op bestaande situaties.

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

³⁾ Er wordt rekening gehouden met de verwachte toekomstige ontwikkelingen in het rolovervoer, het containervervoer en het rivier-zeeverkeer.

⁴⁾ Geverifieerde hoogte voor het containervervoer: 5,25 m voor schepen die twee lagen containers vervoeren; 7,00 m voor schepen die drie lagen containers vervoeren; 9,10 m voor schepen die vier lagen containers vervoeren. 50% van de containers mag leeg zijn; indien dit percentage wordt overschreden moet ballast worden gebruikt.

⁵⁾ Een aantal bestaande waterwegen kan tot klasse IV worden gerekend wegens de toegestane maximumlengte voor schepen en duwstellen, ongeacht het feit dat de maximumbreedte 11,40 m en de maximumdiepgang 4,00 m bedraagt.

⁶⁾ De waarde van de diepgang per waterweg dient te worden bepaald aan de hand van de plaatselijke omstandigheden.

⁷⁾ Op sommige delen van waterwegen van klasse VII kan tevens gebruikt worden gemaakt van duwstellen bestaande uit een groter aantal duwbakken. In dat geval mogen de horizontale afmetingen de in de tabel opgenomen waarden overschrijden.

b. *Operationele eisen voor E-waterwegen*

E-waterwegen moeten voldoen aan de volgende essentiële operationele eisen om een betrouwbaar internationaal vervoer te kunnen garanderen:

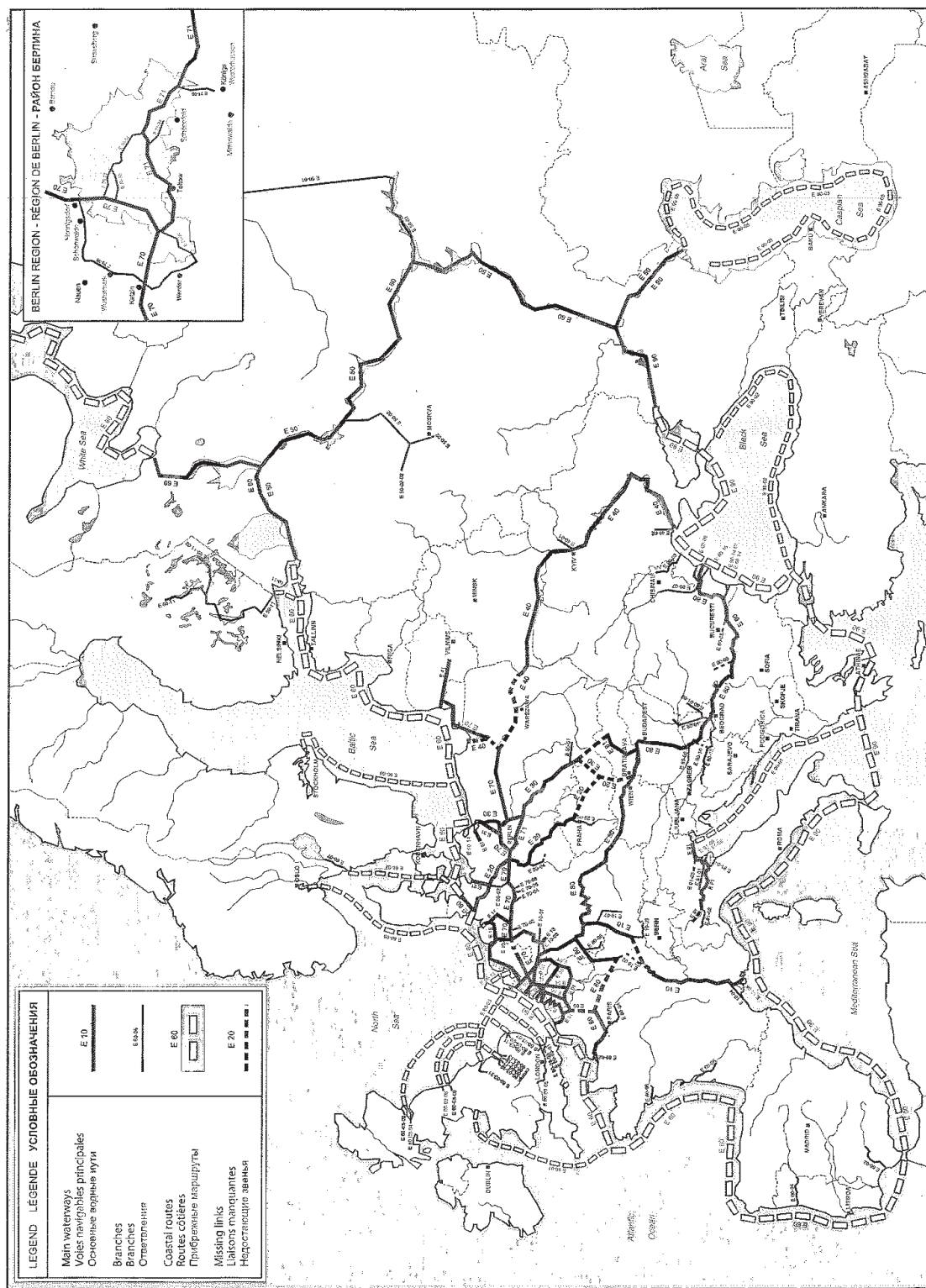
- i. Het scheepvaartverkeer dient te worden gegarandeerd tijdens de gehele navigatieperiode, met uitzondering van de hieronder genoemde onderbrekingen;
- ii. De navigatieperiode kan alleen korter worden dan 365 dagen in streken met extreme klimatologische omstandigheden waar het onmogelijk is in de winter ijsvrije vaargeulen in stand te houden en waar de scheepvaart derhalve in de winter moet worden onderbroken. In deze gevallen dienen data voor de openstelling en sluiting van de scheepvaart te worden vastgesteld. Door adequate technische en organisatorische maatregelen dient de duur van de onderbrekingen van de navigatieperiode ten gevolge van natuurlijke verschijnselen zoals ijs, overstromingen, enzovoort tot een minimum te worden beperkt;
- iii. De duur van onderbrekingen van de navigatieperiode voor regelmatig onderhoud van sluizen en andere hydraulische werken dient tot een minimum te worden beperkt. De gebruikers van een waterweg waar onderhoudswerkzaamheden zijn gepland dienen op de hoogte te worden gehouden van de data en de duur van de beoogde onderbreking. In gevallen van onvoorziene defecten van sluizen of andere hydraulische werken of andere gevallen van overmacht dient ernaar te worden gestreefd de duur van de onderbrekingen zo beperkt mogelijk te houden door het nemen van alle adequate maatregelen ter verbetering van de toestand;

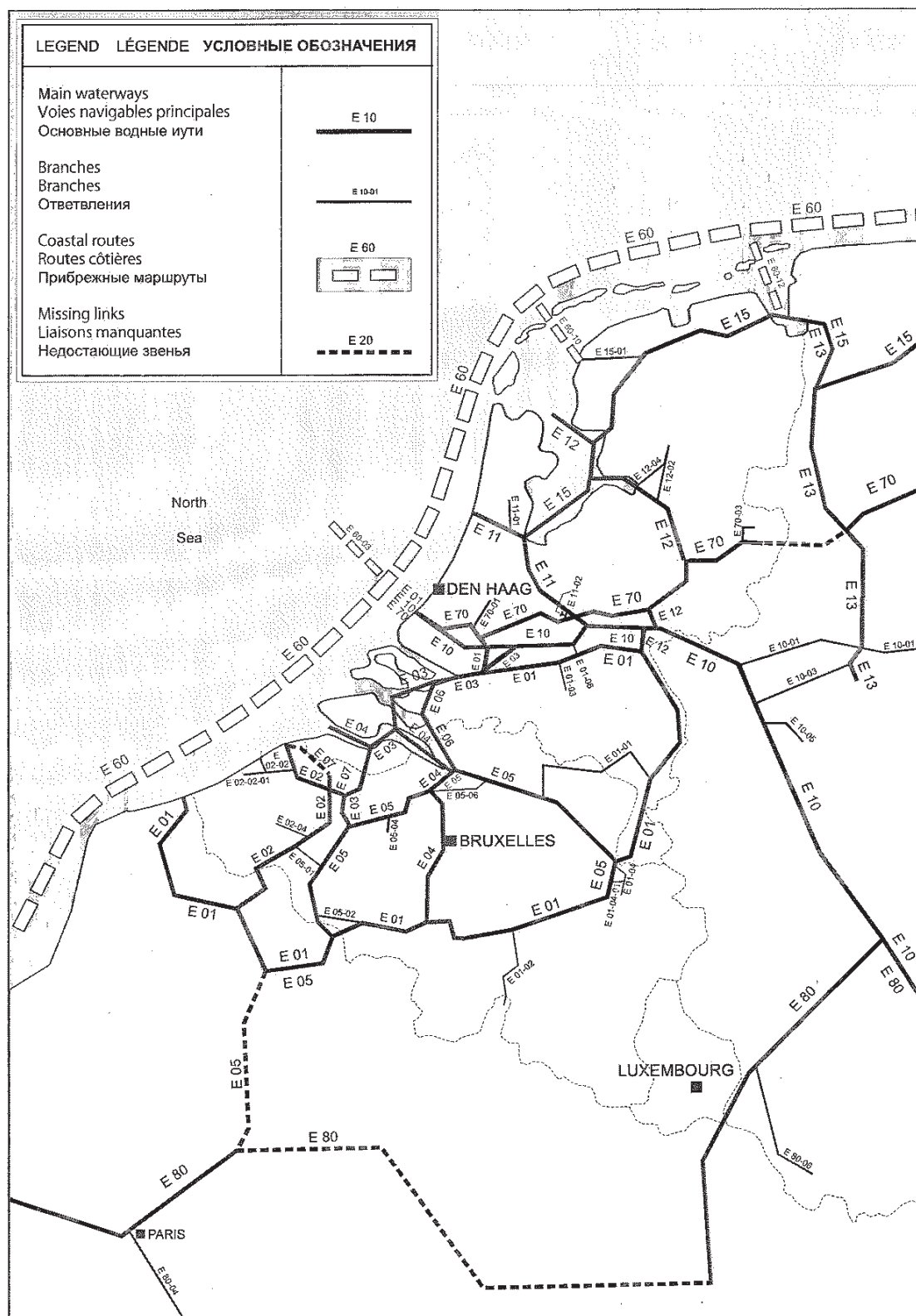
- iv. Er worden geen onderbrekingen wegens laagwater toegestaan. Wel kan een redelijke beperking van de diepgang worden toegestaan op waterwegen met veranderlijke waterniveaus. Te allen tijde moet echter een minimumdiepgang van 1,20 m worden gegarandeerd, waarbij ten minste de aanbevolen of de gebruikelijke diepgang gedurende ten minste 240 dagen per jaar moet worden gegarandeerd. In onder ii. bedoelde streken dient de minimumdiepgang van 1,20 m gemiddeld gedurende 60% van de navigatieperiode te worden gegarandeerd;
- v. De dienstregelingen van sluizen, beweegbare bruggen en andere infrastructurele werken dienen zodanig te zijn dat op werkdagen de navigatie dag en nacht 24 uur kan worden gegarandeerd, indien dit economisch haalbaar is. In speciale gevallen kunnen uitzonderingen worden toegestaan om organisatorische en/of technische redenen. Tijdens feestdagen en weekeinden dient eveneens een redelijke dienstregeling te worden gegarandeerd om de navigatie mogelijk te maken.

c. Technische en operationele kenmerken van E-havens

Het net van E-waterwegen wordt aangevuld met een stelsel van binnenlandse havens die van internationaal belang zijn. Elke E-haven moet voldoen aan de onderstaande technische en operationele kenmerken:

- i. De haven moet aan een E-waterweg zijn gelegen;
- ii. De haven moet accommodatie kunnen bieden voor schepen of duwstellen waarvan gebruik wordt gemaakt op de desbetreffende E-waterweg in overeenstemming met de klasse daarvan;
- iii. De haven moet verbonden zijn met hoofdwegen en spoorlijnen (die bij voorkeur behoren tot het net van internationale wegen en spoorlijnen die zijn ingesteld bij de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdverkeerswegen (AGR), de Europese Overeenkomst inzake internationale hoofdspoorlijnen (AGC) en de Europese Overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en daarmee samenhangende installaties (AGTC));
- iv. De haven moet in totaal ten minste 0,5 miljoen ton vracht per jaar kunnen verwerken;
- v. De haven moet toereikende voorwaarden bieden voor de ontwikkeling van een industriële havenzone;
- vi. De haven moet standaardcontainers kunnen verwerken (met uitzondering van havens die in bulkclading zijn gespecialiseerd);
- vii. De haven moet alle faciliteiten bieden die noodzakelijk zijn voor de gangbare werkzaamheden in het internationale vervoer;
- viii. Met het oog op het waarborgen van de bescherming van het milieu moeten havens die van internationaal belang zijn beschikken over inrichtingen voor het in ontvangst nemen van vuilnis dat aan boord van schepen is ontstaan.





**EUROPEAN AGREEMENT ON MAIN INLAND WATERWAYS
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE (AGN)**

The Contracting Parties,

Conscious of the need to facilitate and develop international transport by inland waterways in Europe,

Aware of the expected increase in the international transport of goods as a result of growing international trade,

Emphasizing the important role of inland water transport, which in comparison with other modes of inland transport has economic and ecological advantages and offers spare infrastructure and vessel capacity and is therefore capable of lowering social costs and negative impacts on the environment by inland transport as a whole,

Convinced that, in order to make international inland water transport in Europe, including the transport by sea-river vessels using coastal routes, more efficient and attractive to customers, it is essential to establish a legal framework which lays down a coordinated plan for the development and construction of a network of inland waterways of international importance, based on agreed infrastructure and operational parameters,

Have agreed as follows:

Article 1

DESIGNATION OF THE NETWORK

1. The Contracting Parties adopt the provisions of this Agreement as a coordinated plan for the development and construction of a network of inland waterways, hereinafter referred to as the "network of inland waterways of international importance" or "E waterway network", which they intend to undertake within the framework of their relevant programmes. The E waterway network, in terms of this Agreement, consists of inland waterways and coastal routes used by sea-river vessels as well as of ports of international importance situated on these waterways and routes, as described in annexes I and II to this Agreement.

{Amended in accordance with TRANS/SC.3/168/Add.1; Entered into force on 1 June 2007 pursuant C.N.245.2007.TREATIES-1}

2. The Contracting Parties shall take necessary measures with a view to effectively protect the envisaged route of the portions of E waterways, with due regard to their future parameters, which do not exist at present but which are included in relevant infrastructure development programmes until the date when the decision on their construction is taken.

{Amended in accordance with ECE/TRANS/SC.3/174/Add.1, entered into force on 31 January 2008 pursuant C.N.1039.2007.TREATIES-1}

Article 2

TECHNICAL AND OPERATIONAL CHARACTERISTICS OF THE NETWORK

1. The network of inland waterways of international importance referred to in article 1 shall conform to the characteristics set out in annex III to this Agreement or will be brought into conformity with the provisions of this annex in future improvement work.
2. Contracting Parties are called upon to establish national action plans and/or bilateral or multilateral agreements, such as international treaties, guidelines, memoranda of understanding, joint studies or any other similar arrangements, aimed at elimination of existing bottlenecks and completion of missing links in the network of E waterways crossing the territories of countries concerned.

Article 3

ANNEXES

The annexes to this Agreement form an integral part of the Agreement.

Article 4

DESIGNATION OF THE DEPOSITARY

The Secretary-General of the United Nations shall be the depositary of this Agreement.

Article 5

SIGNATURE

1. This Agreement shall be open at the Office of the United Nations in Geneva for signature by States which are members of the United Nations Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity in conformity with paragraphs 8 and 11 of the Terms of Reference of the Commission, from 1 October 1996 to 30 September 1997.
2. Such signatures shall be subject to ratification, acceptance or approval.

Article 6

RATIFICATION, ACCEPTANCE OR APPROVAL

1. This Agreement shall be subject to ratification, acceptance or approval in accordance with paragraph 2 of article 5.
2. Ratification, acceptance or approval shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 7

ACCESSION

1. This Agreement shall be open for accession by any State referred to in paragraph 1 of article 5 from 1 October 1996 onwards.

2. Accessions shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 8

ENTRY INTO FORCE

1. This Agreement shall enter into force 90 days after the date on which the Governments of five States have deposited an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, provided that one or more waterways of the network of inland waterways of international importance link, in a continuous manner, the territories of at least three of the States which have deposited such an instrument.
2. If this condition is not fulfilled, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession, whereby the said condition will be satisfied.
3. For each State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession after the commencement of the period of 90 days specified in paragraphs 1 and 2 of this article, the Agreement shall enter into force 90 days after the date of the deposit of the said instrument.

Article 9

LIMITS TO THE APPLICATION OF THE AGREEMENT

1. Nothing in this Agreement shall be construed as preventing a Contracting Party from taking such action, compatible with the provisions of the Charter of the United Nations and limited to the exigencies of the situation, as it considers necessary for its external or internal security.
2. Such measures, which must be temporary, shall be notified immediately to the depositary and their nature specified.

Article 10

SETTLEMENT OF DISPUTES

1. Any dispute between two or more Contracting Parties which relates to the interpretation or application of this Agreement and which the Parties in dispute are unable to settle by negotiation or other means shall be referred to arbitration if any of the Contracting Parties in dispute so requests and shall, to that end, be submitted to one or more arbitrators selected by mutual agreement between the Parties in dispute. If the Parties in dispute fail to agree on the choice of an arbitrator or arbitrators within three months after the request for arbitration, any of those Parties may request the Secretary-General of the United Nations to appoint a single arbitrator to whom the dispute shall be submitted for decision.
2. The award of the arbitrator or arbitrators appointed in accordance with paragraph 1 of this article shall be binding upon the Contracting Parties in dispute.

Article 11

RESERVATIONS

Any State may, at the time of signing this Agreement or of depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, declare that it does not consider itself bound by article 10 of this Agreement.

Article 12

AMENDMENT OF THE AGREEMENT

1. This Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article, except as provided for under articles 13 and 14.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by a two-thirds majority of the Contracting Parties present and voting, it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.
4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall come into force with respect to all Contracting Parties 3 months after the expiry of a period of 12 months following the date of its communication, provided that during such period of 12 months no objection to the proposed amendment shall have been notified to the Secretary-General of the United Nations by a State which is a Contracting Party.
5. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 13

AMENDMENT OF ANNEXES I AND II

1. Annexes I and II to this Agreement may be amended in accordance with the procedure laid down in this article.
2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annexes I and II to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.
3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to the Contracting Parties directly concerned for acceptance. For the purpose of this article, a Contracting Party shall be considered directly concerned if, in the case of inclusion of a new inland waterway or port of international importance or in the case of their respective modification, its territory is crossed by that inland waterway or if the considered port is situated on the said territory.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraphs 2 and 3 of this article shall be deemed accepted if, within a period of six months following the date of its communication by the depositary, none of the Contracting Parties directly concerned has notified the Secretary-General of the United Nations of its objection to the proposed amendment.

5. Any amendment thus accepted shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication by the depositary.

6. If an objection to the proposed amendment has been notified in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

7. The depositary shall be kept promptly informed by the secretariat of the Economic Commission for Europe of the Contracting Parties which are directly concerned by a proposed amendment.

Article 14

AMENDMENT OF ANNEX III

1. Annex III to this Agreement may be amended in accordance with the procedure specified in this article.

2. At the request of a Contracting Party, any amendment proposed by it to annex III to this Agreement shall be considered by the Principal Working Party on Inland Water Transport of the United Nations Economic Commission for Europe.

3. If the proposed amendment is adopted by the majority of the Contracting Parties present and voting, it shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties for acceptance.

4. Any proposed amendment communicated in accordance with paragraph 3 of this article shall be deemed accepted unless, within a period of six months following the date of its communication, one fifth or more of the Contracting Parties have notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment.

5. Any amendment accepted in accordance with paragraph 4 of this article shall be communicated by the Secretary-General of the United Nations to all Contracting Parties and shall enter into force three months after the date of its communication with regard to all Contracting Parties except those which have already notified the Secretary-General of the United Nations of their objection to the proposed amendment within a period of six months following the date of its communication according to paragraph 4 of this article.

6. If one fifth or more of the Contracting Parties have notified an objection to the proposed amendment in accordance with paragraph 4 of this article, the amendment shall be deemed not to have been accepted and shall have no effect whatsoever.

Article 15

DENUNCIATION

1. Any Contracting Party may denounce this Agreement by written notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect one year after the date of receipt by the Secretary-General of the said notification.

Article 16

TERMINATION

If, after the entry into force of this Agreement, the number of Contracting Parties for any period of 12 consecutive months is reduced to less than five, the Agreement shall cease to have effect 12 months after the date on which the fifth State ceased to be a Contracting Party.

Article 17

NOTIFICATIONS AND COMMUNICATIONS BY THE DEPOSITARY

In addition to such notifications and communications as this Agreement may specify, the functions of the Secretary-General of the United Nations as depositary shall be as set out in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties, concluded on 23 May 1969.

Article 18

AUTHENTIC TEXTS

The original of this Agreement, of which the English, French and Russian texts are equally authentic, shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized to that effect, have signed this Agreement.

Done at Geneva on the nineteenth day of January 1996.

Annex I

INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of inland waterways of international importance

1. All inland waterways of international importance (E waterways) shall have two-, four- or six-digit numbers preceded by the letter "E".
2. Main elementary parts of the E waterway network shall have two-digit numbers and their branches and secondary branches ("branches of branches") shall have four- and six-digit numbers, respectively.
3. Main inland waterways which follow a mainly north-south direction providing access to sea ports and connecting one sea basin to another shall be numbered 10, 20, 30, 40 and 50 in ascending order from west to east.
4. Main inland waterways which follow a mainly west-east direction crossing three or more inland waterways mentioned in 3 above shall be numbered 60, 70, 80 and 90 in ascending order from north to south.
5. Other main inland waterways shall be identified by two-digit numbers between the numbers of the two main inland waterways, as mentioned in 3 and 4 above, between which they are located.
6. In the case of branches (or branches of branches), the first two (or four) digits shall indicate the relevant higher element of the waterway network and the last two shall indicate individual branches numbered in order from the beginning to the end of the higher element as described in the table below. Even numbers shall be used for right-hand-side branches and odd numbers for left-hand-side branches.

- Annex I as amended in accordance with TRANS/SC.3/168/Add.1 (entry into force on 29 November 2006 pursuant C.N.670.2006.TREATIES-4), and ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1 (entry into force on 15 October 2009 pursuant C.N.424.2009.TREATIES-2).

List of inland waterways of international importance

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
E 01		Dunkerque-Douai-Valenciennes-Condé-Pommeroeul-Mons-Charleroi-Namur-Liège-Maastricht, Moerdijk to Rotterdam/Europoort via rivers Maas, Kil, Noord and Nieuwe Maas
	E 01-02	Meuse from Namur to Givet
	E 01-04	Liège-Visé Canal
	E 01-04-01	Monsin Canal
	E 01-01	Kwaadmechelen-Dessel-Bocholt- Nederweert-Wessem- Canal de la Meuse
	E 01-06	Kanaal van St. Andries
	E 01-03	Zuid-Willemsvaart from Maas to Veghel
E 02		Zeebrugge-Brugge-Deinze-Kortrijk-Lille-Bauvin
	E 02-02	Brugge-Oostende Canal
	E 02-02-01	Plassendale-Nieuwpoort Canal
	E 02-04	Leie-Roeselare Canal
E 03		Gorinchem-Moerdijk-Terneuzen-Gent via Nieuwe Merwede, Schelde-Rijn Connection, Terneuzen-Gent Canal and Gent Circular Canal
E 04		Vlissingen-Antwerpen-Rupelmonde-Bruxelles-Seneffe via Westerschelde, Boven-Zeeschelde, Rupel, Bruxelles-Rupel and Charleroi-Bruxelles Canals
E 05		[Compiègne-Escaut]-Valenciennes-Condé-Tournai-Gent-Dendermonde-Antwerpen-Hasselt-Genk-Liège via Oise, Seine-Nord Connection, Haut Escaut, Bovenschelde, Gent Circular Canal, Boven-Zeeschelde and Albertkanaal
	E 05-02	Peronnes-Pommeroeul via Nimy-Blaton-Peronnes Canal
	E 05-01	Bossuit-Kortrijk Canal
	E 05-04	River Dender up to Aalst
	E 05-06	Viersel-Duffel-Mouth of the Rupel via Netekanaal, Beneden-Nete and Rupel
E 06		Antwerpen-Schelde-Rhine Connection
E 07		Gent Circular Canal-Merendree-Eeklo, via Gent-Oostende Canal-[Maldegem-Zeebrugge]
E 10		Rotterdam/Europoort-Lobith via Oude Maas, Merwede and Waal, Rhine [Niffer, Mulhouse, Besançon-St. Symphorien]-Lyon-Marseille-Fos
	E 10-01	Wesel-Datteln-Kanal, Datteln-Hamm-Kanal
	E 10-03	Rhein-Herne-Kanal
	E 10-05	Ruhr

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
	E 10-07	River Neckar downstream of Plochingen
	E 10-09	River Rhine from Niffer to Rheinfelden
	E 10-02	[Saône-Moselle]
	E 10-04	Rhône-Sète Connection
	E 10-06	Rhône and St. Louis Canal: Barcarain-Fos
E 11		IJmuiden-Tiel via Noordzeekanaal and Amsterdam-Rhine Canal
	E 11-01	Zaan
	E 11-02	Lekkanaal
E 12		Heumen-Nijmegen-Arnhem-Zwolle-Waddenzee via Maas-Waal Kanaal, Waal, Nederrijn, IJssel and IJsselmeer
	E 12-02	Zwolle-Meppel via Zwarte Water and Meppeldiep
	E 12-04	Ketelmeer-Zwartsluis via Ramsdiep
E 13		North Sea-Emden-Dortmund via Ems and Dortmund-Ems-Kanal
E 14		River Weser from the North Sea via Bremerhaven and Bremen to Minden
E 15		Amsterdam-Lemmer-Groningen-Delfzijl-Emden-Dörpen-Oldenburg-Elsfleth via IJsselmeer, Prinses Margriet Kanaal, Van Starckenborgh Kanaal, Eemskanaal, Ems, Dortmund-Ems-Kanal, Küstenkanal and Hunte
	E 15-01	Van Harinxma Canal from Fonejacht to Harlingen
E 20		River Elbe from the North Sea via Hamburg, Magdeburg, Ústí-nad-Labem, Mělník and Pardubice-[Elbe-Danube Connection]
	E 20-02	Elbe-Seitenkanal
	E 20-04	River Saale up to Bad Duerrenberg
	E 20-06	River Vltava: Mělník-Praha-Slapy
E 21		River Trave from the Baltic Sea via Elbe-Lübeck-Kanal to Elbe
E 30		Swinoujście-Szczecin-river Oder from Szczecin via Wrocław to Kozle, [Oder-Danube Connection]
	E 30-01	Gliwice Canal
E 31		Szczecin-Westoder-Hohensaaten-Friedrichsthaler Wasserstraße
E 40		[River Wisla from Gdansk to Warszawa-Brest]-Pinsk-river Dnipro via Kyiv to Kherson
	E 40-01	River Desna from the mouth to Chernihiv
	E 40-02	River Pivdenny Buh up to Mykolaiv
E 41		Klaipėda-Kurshskiy Zaliv-river Nemunas-Kaunas

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
E 50		St. Petersburg, via Volgo-Baltiyskiy Waterway to Vytegra-Rybinsk-river Volga from Rybinsk via Nizhnij Novgorod, Kazan and Volgograd to Astrakhan
	E 50-02	Rybinsk-Moskva
	E 50-02-02	River Volga from Dubna to Tver
	E 50-01	River Kama from its mouth to Solikamsk

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
E 60		Coastal route from Gibraltar to the north along the coast of Portugal, Spain, France, Belgium, Netherlands and Germany, via the Kiel Canal, along the coast of Germany, Poland, Lithuania, Estonia and Russia to Sankt-Peterburg-Volgo-Baltiyskiy Waterway, Belomorsko-Baltiyskiy Canal, along the coast of the White Sea to Arkhangelsk, together with inland waterways which are only accessible from that route
	E 60-02	River Guadalquivir up to Sevilla
	E 60-04	River Douro up to Portuguese/Spanish State border
	E 60-06	Gironde and Garonne up to Castets-en-Dorthe
	E 60-08	Loire up to Nantes
	E 60-01	Coastal route along the western coast of the United Kingdom to Liverpool, including the Manchester-Liverpool Canal
	E 60-03	Coastal route along the eastern coast of the United Kingdom, including the river Humber
	E 60-03-01	Medway/Swale from Sheerness to Ridham
	E 60-03-03	Medway from Sheerness to Rochester
	E 60-03-05	Thames from Canvey Point to Hammersmith Bridge
	E 60-03-07	Colne up to Rowhedge
	E 60-03-09	Stour (Suffolk) up to Mistley
	E 60-03-11	Orwell up to Ipswich
	E 60-03-13	Great Ouse from the Wash to King's Lynn
	E 60-03-15	Nene from the Wash to Bevis Hill
	E 60-03-17	Welland from the Wash to Fossdyke Bridge
	E 60-03-19	Witham from the Wash to Boston
	E 60-03-21	Trent from Trent Falls to Gainsborough
	E 60-03-02	Tay from Buddon Ness to Perth
	E 60-03-04	Forth from the Inland Waterway Limit to Grangemouth
	E 60-03-06	Tyne from the mouth to Newcastle
	E 60-03-08	Tees from the mouth to Middlesbrough
	E 60-10	From coastal route to Waddenzee up to Harlingen
	E 60-12	From coastal route to Ems-Dollard

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
	E 60-05	Coastal route along the western coast of Denmark and Norway including the Oslofjord
	E 60-07	Coastal route along the western coast of Sweden, including the river Göta
	E 60-09	Coastal route along the eastern coast of Sweden, including Lake Mälaren
	E 60-14	Stralsund-Peenemünde-Wolgast-Szczecin
	E 60-11	Coastal route to Finland, then via the Saimaa Canal to Savonlinna-Iisalmi
	E 60-11-02	From E 60-11 to Joensuu-Nurmes
E 61		River Peene downstream of Anklam
E 70		From Europoort/Rotterdam to Arnhem via Lek and Benedenrijn-Zutphen-Enschede-[Twente-Mittelland Canal]-Bergeshövede-Minden-Magdeburg-Berlin-Hohensaaten-Kostrzyn-Bydgoszcz-Elbląg-Zalew Wiślany-Kaliningrad-rivers Pregolia and Dayma-Kurshskiy Zaliv-Klaipėda
	E 70-01	Hollandsche IJssel from Krimpen to Gouda
	E 70-03	Zijkanaal up to Almelo
	E 70-02	Mittellandkanal branch to Osnabrück
	E 70-04	Mittellandkanal branch to Hannover-Linden
	E 70-06	Mittellandkanal branch to Hildesheim
	E 70-08	Mittellandkanal branch to Salzgitter
	E 70-05	Havelkanal
	E 70-10	Spree
	E 70-12	Berlin-Spandauer Schiffahrtskanal
E 71		Teltowkanal, Britzer Verbindungskanal and Spree-Oder-Wasserstrasse
	E 71-02	Potsdamer Havel
	E 71-04	Teltowkanal-Oststrecke
	E 71-06	Dahme-Wasserstrasse, downstream of Königs Wusterhausen

NUMBER OF E WATERWAY		DESCRIPTION OF THE ROUTE ^{*/}
Main Waterway	Branches	
1	2	3
E 80		Le Havre-Conflans via Le Havre-Tancarville Canal, Seine et Oise-[Compiègne-Toul], via river Moselle to Koblenz, river Rhine to Mainz, river Main to Bamberg, Main-Donau-Kanal, river Danube from Kelheim to Sulina
	E 80-02	River Seine from Tancarville to estuary
	E 80-04	River Seine from Conflans to Nogent
	E 80-06	River Saar up to Saarbrücken
	E 80-08	River Drava up to Osijek
	E 80-10	[Danube-Sava Canal from Vucovar to Samac]
	E 80-01	River Tisza up to Szeged
	E 80-01-02	River Bega up to Timisoara
	E 80-12	River Sava up to Sisak
	E 80-03	[River Olt up to Slatina]
	E 80-05	[Danube-Bucuresti Canal]
	E 80-14	Danube-Black Sea Canal
	E 80-14-01	Poarta Alba-Navodari Canal
	E 80-07	River Prut up to Ungheni
	E 80-09	Danube-Kilia arm
	E 80-16	Danube-St. George arm
E 81		River Váh from its mouth to Žilina and [Váh-Oder link]
E 90		Coastal route from Gibraltar to the south along the coast of Spain, France, Italy, Greece, Turkey, Bulgaria, Romania and Ukraine along the southern coast of the Crimea to Azov, via the river Don to Rostov-Kalach-Volgograd-Astrakhan, together with inland waterways which are only accessible from that route
	E 90-01	Coastal route in the Adriatic Sea to Trieste
	E 90-02	Coastal route in the Black Sea
	E 90-03	River Dnestr from Belgorod Dnestrovskiy to Bender
	E 90-05	Coastal route in the Caspian Sea
E 91		[Milano-Po Canal], river Po from Cremona to Volta Grimana, Po-Brondolo Canal and Veneta Lateral Waterway to Monfalcone-Trieste
	91-02	Po from Conca di Cremona to Casale Monferrato
	91-01	River Mincio from the mouth to Lago Inferiore (Mantova)
	91-04	Ferrara Waterway from Ferrara to Porto Garibaldi
	91-06	Po Grande from Volta Grimana to its mouth
	91-03	Mantova-Adriatic Sea Canal up to Porto Levante
	91-03-02	Po-Mantova-Adriatic Sea Canal via S. Leone Link
	91-05	[Padova-Venezia Canal]

Annex II¹

INLAND NAVIGATION PORTS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE

Numbering of inland navigation ports of international importance

All inland navigation ports of international importance (E ports) shall have numbers consisting of the number of the waterway they belong to followed by a hyphen followed by two digits corresponding to a port on a specific waterway, numbered in order from west to east and from north to south and preceded by the letter "P". Private ports belonging to particular enterprises shall be marked with an asterisk (*).

List of inland navigation ports of international importance

P 01-01	Dunkerque (Dunkerque-Valenciennes Canal, 20.5 km)
P 01-02	Charleroi (Sambre, 38.8 km)
P 01-02bis	Charleroi (Charleroi-Bruxelles Canal, 5.6 km)
P 01-03	Namur (Meuse, 46.3 km)
P 01-03bis	Namur (Meuse, 54.5 km)
P 01-04	Liège (Meuse, 113.7 km)
P 01-04bis	Liège (Albert Canal, 9.6 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 01-09bis	Venlo (Maas, 108.0–111.0 km)
P 01-09ter	Meerlo/Wanssum (Maas, 133.0 km)
P 01-09quater	Gennep (Maas, 153.0 km)
P 01-09quinquies	Cuijk (Maas, 167.0 km)
P 01-09sexies	Grave (Maas, 174.0 km) ¹
P 01-10	Oss (Maas, 193.0 km)
P 01-10bis	Maasdriel (Maas, 212.0 km)
P 01-10ter	Waalwijk (Bergsche Maas, 236.0 km)
P 01-10quater	Geertruidenberg (Bergsche Maas, 251.0 km)
P 01-11	Dordrecht (Mervele, 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 01-03-02	Veghel (Zuid-Willemsvaart, 24.0 km)
P 02-01	Zeebrugge (North Sea)
P 02-02	Aalter (Kanaal Oostende-Brugge-Gent, 22.5 km)
P 02-03	Lille (Deûle, 42.0 km)
P 02-02-01	Oostende (North Sea)
P 02-04-01	Roeselare (Leie-Roeselare Canal, 0.5 km)

¹ Annex II as amended in accordance with TRANS/SC.3/168/Add.1 (entry into force on 29 November 2006 pursuant C.N.670.2006.TREATIES-4) and ECE/TRANS/SC.3/181/Add.1 (entry into force on 15 October 2009 pursuant C.N.424.2009.TREATIES-2).

P 02-04-02	Izegem (Leie-Roeselare Canal, 6.4 km)
P 03-01	Moerdijk (Hollands Diep, 986.0 km)
P 03-02	Terneuzen (Terneuzen-Gent Canal, 32.5 km)
P 03-03	Zelzate (Terneuzen-Gent Canal, 19.6 km)
P 03-04	Gent (Terneuzen-Gent Canal, 4.6 km)
P 04-01	Vlissingen (Westerschelde, 14.0 km from the mouth)
P 04-05	Bruxelles (Kanaal Bruxelles-Rupel, 62.0 km)
P 05-01	Avelgem (Bovenschelde, 35.7 km)
P 05-02	Melle (Boven-Zeeschelde, 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 and West (Schelde, 22.0 km)
P 05-08	Centre and West (Canal du Centre, 10.0 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 10-02bis	Gorinchem (Merwede, 956.0 km)
P 10-02ter	Zaltbommel (Waal, 935.0 km)
P 10-03	Tiel (Waal, 914.6 km)
P 10-04	Emmerich (Rhine, 852.0 km)
P 10-05	Wesel (Rhine, 814.0 km)
P 10-06	Rheinberg-Ossenberg* (Rhine, 806.0 km)
P 10-07	Orsoy (Rhine, 794.0 km)
P 10-08	Walsum-Nordhafen* (Rhine, 793.0 km)
P 10-09	Walsum-Sud* (Rhine, 791.0 km)
P 10-10	Schwelgern* (Rhine, 790.0 km)
P 10-11	Homberg, Sachtleben* (Rhine, 774.0 km)
P 10-12	Duisburg-Ruhrort Hafen (Rhine, 774.0 km)
P 10-13	Krefeld (Rhine, 762.0 km)
P 10-14	Düsseldorf (Rhine, 743.0 km)
P 10-15	Neuss (Rhine, 740.0 km)
P 10-16	Stürzelberg* (Rhine, 726.0 km)
P 10-17	Leverkusen* (Rhine, 699.0 km)
P 10-18	Köln (Rhine, 688.0 km)
P 10-19	Wesseling-Godorf* (Rhine, 672.0 km)
P 10-20	Bonn (Rhine, 658.0 km)
P 10-21	Andernach (Rhine, 612.0 km)
P 10-22	Neuwied (Rhine, 606.0 km)
P 10-23	Bendorf (Rhine, 599.0 km)
P 10-24	Koblenz (Rhine, 596.0 km)
P 10-25	Bingen (Rhine, 527.0 km)
P 10-26	Wiesbaden (Rhine, 500.0 km)
P 10-27	Gernsheim (Rhine, 462.0 km)
P 10-28	Worms (Rhine, 444.0 km)
P 10-29	Mannheim (Rhine, 424.0 km)
P 10-30	Ludwigshafen (Rhine, 420.0 km)

P 10-31	Speyer (Rhine, 400.0 km)
P 10-32	Germersheim (Rhine, 385.0 km)
P 10-33	Wörth (Rhine, 366.0 km)
P 10-34	Karlsruhe (Rhine, 360.0 km)
P 10-35	Kehl (Rhine, 297.0 km)
P 10-36	Strasbourg (Rhine, 296.0 km)
P 10-37	Breisach (Rhine, 226.0 km)
P 10-38	Colmar-Neuf Brisach (Rhine, 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 (Niffer-Mulhouse, 37.6 km)
P 10-42	km and Aproport (Chalon, Mâcon, Villefranche-sur-Saône) (Saône, 230.0 km, 296.0 335.0 km, respectively)
P 10-43	Pagny (Saône, 192.75 km)
P 10-44	Lyon (Saône, 375.0 km)
P 10-45	Marseille-Fos (Marseille-Rhône Canal, 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	Auguste 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 (Rhine, 168.4 km)
P 10-09-02	Swiss Rhine Ports (Schweizerische Rheinhäfen) (Rhine, 159.38-169.95 km)
P 10-04-01	Sète (Rhône-Sète Canal, 96.0 km)
P 10-06-01	Fos (Fos Bay, sea section)
P 11-01	IJmond (Noordzeekanaal, 4.7 km)
P 11-02	Zaanstad (Zaan, 1.4 km)
P 11-02bis	Beverwijk (Noordzeekanaal, 4.5 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 (Nederrijn, 885.8 km)
P 12-02bis	Deventer (Geldersche IJssel, 57.3 km)
P 12-03	Zwolle (IJssel, 980.7 km)
P 12-04	Kampen (Geldersche IJssel, 106.8 km)
P 12-02-01	Meppel (Meppelerdiep, 10.5 km)

P 13-01	Emsland* (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	Almere (IJsselmeer, 15.0 km)
P 15-01bis	Lelystad (IJsselmeer, 32.0 km)
P 15-02	Lemmer (Prinses Margrietkanaal, 90.5 km)
P 15-02bis	Sneek (Prinses Margrietkanaal, 43.7 km)
P 15-02ter	Zuidhorn (Van Starckenborghkanaal, 15.0 km)
P 15-03	Groningen (Van Starckenborghkanaal, 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	Leeuwarden (Haringsmakanaal, 23.7 km)
P 20-01	Cuxhaven (Elbe, 724.0 km) ^{1/2}
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 and 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 and 61 km) ^{1/}
P 20-15	Děčín (Elbe, 737.3 and 739.3 km) ^{1/}
P 20-16	Ústí nad Labem (Elbe, 761.5 and 764.0 km) ^{1/}
P 20-17	Mělník (Elbe, 834.4 km) ^{1/}
P 20-18	Týnec nad Labem (Elbe, 933.7 km) ⁴
P 20-04-01	Halle-Trotha (Saale, 86.0 km)
P 20-06-01	Miřejovice (Vltava, 18.9 km)
P 20-06-02	Praha (Vltava, 46.5 and 55.5 km)
P 21-01	Lübeck (Trave, 2.0-8.0 km)
P 30-01	Swinoujscie (Baltic Sea-mouth of the 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 (Gliwicki Canal, 41.0 km)
P 40-01	Gdansk (Baltic Sea-mouth of the Wisla)
P 40-02	Bydgoszcz (Wisla, 772.3 km and Brda, 2.0 km)

1/ Distances to ports on the river Elbe are measured: in Germany - from the Czech/German State border; in the Czech Republic - from the junction of rivers Elbe and Vltava at Mělník

P 40-03	Brest (Mukhovets, 1.5 km)
P 40-04	Pinsk (Pina, 9.0 km)
P 40-04bis	Mikashevichi (Pripyat, 40.5 km and Mikashevichi Canal, 7.0 km)
P 40-04ter	Mozyr (Pripyat, 188.0 km)
P 40-05	Kyiv (Dnipro, 856.0 km)
P 40-06	Cherkassy (Dnipro, 653.0 km)
P 40-07	Kremenchuk (Dnipro, 541.0 km)
P 40-07bis	Poltava Ore Mining and Processing Enterprise (Dnipro, 521.0 km)
P 40-08	Dniprodzerzhynsk (Dnipro, 429.0 km)
P 40-08bis	Cargo handling terminal (Dnipro, 422.0 km)
P 40-09	Dnipropetrovsk (Dnipro, 393.0 km)
P 40-10	Zaporizhya (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	Mykolaiv river port (Pivdenny Buh, 40.0 km)
P 40-02-02	Mykolaiv sea port (Pivdenny Buh, 35.0 km)
P 40-02-03	Dnipro-Buhskiy (Pivdenny Buh, 16.0 km)
P 41-01	Klaipeda sea port (Kurshskiy Zaliv)
P 41-02	Nida (Kurshskiy Zaliv, 42.7 km) ^{2/}
P 41-03	Uostadvaris (Nemunas, 61.3 km) ^{2/}
P 41-04	Kaunas (Nemunas, 219.0 km)
P 50-01	Sankt-Peterburg sea port (Neva, 1397.0 km) ^{3/}
P 50-02	Sankt-Peterburg river port (Neva, 1385.0 km) ^{3/}
P 50-03	Podporozhie (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 1054.0 km) ^{3/}
P 50-04	Cherepovets (Volgo-Baltiyskiy Waterway, 540.0 km) ^{3/}
P 50-05	Yaroslavl (Volga, 520.0 km) ^{3/}
P 50-06	Nizhniy Novgorod (Volga, 905.0 km) ^{3/}
P 50-07	Kazan (Volga, 1311.0 km) ^{3/}
P 50-08	Ulianovsk (Volga, 1528.0 km) ^{3/}
P 50-09	Samara (Volga, 1738.0 km) ^{3/}
P 50-10	Saratov (Volga, 2165.0 km) ^{3/}
P 50-11	Volgograd (Volga, 2551.0 km) ^{3/}
P 50-12	Astrakhan (Volga, 3051.0 km) sea port ^{3/}
P 50-02-01	Moskva Northern Port (Kanal imeni Moskvyy, 46.0 km) ^{3/}
P 50-02-02	Moskva Western Port (Kanal imeni Moskvyy, 32.0 km) ^{3/}
P 50-02-03	Moskva Southern Port (Kanal imeni Moskvyy, 0.0 km, Moskva River 151.0 km, from its confluence with Oka River) ^{3/}
P 50-02-02-01	Tver (Volga, 272.0 km) ^{3/}
P 50-01-01	Perm (Kama, 2260.0 km) ^{3/}

2/ The distance to Lithuanian ports is measured from the Klaipeda sea port.

3/ Distance from Moskva Southern Port

P 60-01	Scheveningen (North Sea)
P 60-02	Den Helder (North Sea)
P 60-03	Brunsbüttel (Kiel Canal, 2.0-5.0 km)
P 60-04	Rendsburg (Kiel Canal, 62.0 km)
P 60-05	Kiel (Kiel Canal, 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 (Baltic Sea)
P 60-12	Vyborg (Vyborg Bay)
P 60-13	Petrozavodsk (Lake Onega, 1009.0 km) ^{3/}
P 60-14	Arkhangelsk sea port (Mouth of Severnaja Dvina)
P 60-15	Arkhangelsk river port (Mouth of Severnaja Dvina, 0.0 km)
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 and Garonne, 359.0 km)
P 60-08-01	Nantes (Loire, 645.0 km)
P 60-10-01	Harlingen (Waddenzee)
P 60-12-01	Delfzijl (Waddenzee)
P 60-11-01	Mustola (39.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02	Kaukas* (52.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-03	Rapasaari* (52.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-04	Joutseno* (67.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-05	Vuoksi* (85.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-06	Varkaus (Port of Taipale, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-07	Varkaus (Port of Kosulanniemi*, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-08	Varkaus (Port of Akonniemi, 270.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-09	Kuopio (352.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02-01	Puhos* (311.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 60-11-02-02	Joensuu (346.0 km from the mouth of Saimaa Canal)
P 61-01	Anklam (Peene, 95.0 km)
P 70-01	Wageningen (Neder-Rijn, 903.2 km)
P 70-01bis	Lochem (Twentekanaal, 15.5 km)
P 70-01ter	Hengelo (Twentekanaal, 45.1 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* (Untere Havel-Wasserstrasse, 60.0 km)

P 70-12	Brandenburg (Untere Havel-Wasserstrasse, 57.0 km)
P 70-13	Deponie Deetz* (Untere Havel-Wasserstrasse, 40.0 km)
P 70-14	Spandau South Harbour (Untere Havel-Wasserstrasse, 2.0 km)
P 70-15	Elblag (Zalew Wislany)
P 70-16	Kaliningrad sea port (Pregolia, 8.0 km)
P 70-17	Kaliningrad river port (Pregolia, 9.0 km)
P 70-01-01	Gouda (Hollandsche IJssel, 1.4 km)
P 70-01-02	Alphen aan den Rijn (Oude Rijn, 39.5 km)
P 70-03-01	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	Cargo Handling Complex* (branch of the Spree at 0.0 km)
P 70-10-02	Nonnendamm (Spree, 2.0 km)
P 70-10-03	Reuter Power Station* (Spree, 3.0 km)
P 70-10-04	Charlottenburg Power Station* (Spree, 8.0 km)
P 70-10-05	Westhafen Berlin (Westhafenkanal, 3.0 km)
P 70-10-06	Osthafen Berlin (Spree, 21.0 km)
P 70-10-07	Klingenberg Heating Station (Spree, 25.0 km)
P 70-12-01	Moabit Power Station* (Berlin-Spandauer Schifffahrtskanal, 9.0 km)
P 71-01	Teltowkanal Cargo-Handling Point* (Teltowkanal, 31.0-34.0 km)
P 71-02	Oberschöneweide Cargo-Handling Point (Spree-Oder-Wasserstrasse, 28.0-29.0 km)
P 71-03	Eisenhüttenstadt EKO* (Spree-Oder-Wasserstrasse, 122.0 km)
P 71-04	Eisenhüttenstadt (Spree-Oder-Wasserstrasse, 124.0 km)
P 71-02-01	Potsdam (Potsdamer Havel, 3.0 km)
P 71-06-01	Niederlehme* (Dahme-Wasserstrasse, 8.0 km)
P 71-06-02	Königs Wusterhausen (Dahme-Wasserstrasse, 8.0 km)
P 80-01	Le Havre (Le Havre-Tancarville Canal, 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	Merttert (Moselle, 208.0 km)
P 80-09	Trier (Moselle, 184.0 km)
P 80-10	Bingen (Rhine, 527.0 km)
P 80-11	Wiesbaden (Rhine, 500.0 km)
P 80-12	Mainz (Rhine, 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-Gönyu (Danube, 1807.0 km)
P 80-40	Komarno (Danube, 1767.1 km)
P 80-41	Štúrovo (Danube, 1722.0 km)
P 80-42	Budapest (Danube, 1640.0 km)
P 80-43	Szazhalombatta (Danube, 1618.7 km)
P 80-44	Dunaujvaros (Danube, 1579.0 km)
P 80-45	Dunaföldvar (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 80-52bis	Vidin (Danube, 790.0 km) ⁷
P 80-53	Lom (Danube, 743.0 km)
P 80-53bis	Oriahovo (Danube, 678.0 km)
P 80-54	Turnu Magurele (Danube, 597.0 km)
P 80-55	Svistov (Danube, 554.0 km)
P 80-56	Rousse (Danube, 495.0 km)
P 80-57	Giurgiu (Danube, 493.0 km)
P 80-58	Oltenitza (Danube, 430.0 km)
P 80-58bis	Silistra (Danube, 375.5 km)
P 80-59	Calarasi (Danube, 370.5 km)
P 80-59bis	Cernavoda (Danube, 298.0 km)
P 80-60	Braila (Danube, 168.5-172.0 km)
P 80-61	Galati (Danube, 76.0 Mm-160.0 Mm)

P 80-62	Giurgiulesti (Danube, 133.0 km)
P 80-63	Reni (Danube, 128.0 km)
P 80-64	Tulcea (Danube, 34.0 Mm-42.0 Mm)
P 80-01-02	Senta (Tisza, 122.0 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 (Saar, 59.0 km)
P 80-08-01	Osijek (Drava, 14.0 km)
P 80-01-01	Szeged (Tisza, 170.0 km)
P 80-14-01	Medgidia (Danube-Black Sea Canal, 27.5 km)
P 80-14-02	Constanta (Danube-Black Sea Canal, 64.0 km)
P 80-09-01	Ismail (Danube-Kilia arm, 93.0 km)
P 80-09-02	Kilia (Danube-Kilia arm, 47.0 km)
P 80-09-03	Oust-Dunaisk (Danube-Kilia arm, 1.0 km)
P 81-01	Šal'a (Váh) ^{4/}
P 81-02	Sereď (Váh) ^{4/}
P 81-03	Hlohovec (Váh) ^{4/}
P 81-04	Piešťany (Váh) ^{4/}
P 81-05	Nové mesto nad Váhom (Váh) ^{4/}
P 81-06	Trenčín (Váh) ^{4/}
P 81-07	Dubnica (Váh) ^{4/}
P 81-08	Púchov (Váh) ^{4/}
P 81-09	Považská Bystrica (Váh) ^{4/}
P 81-10	Žilina (Váh) ^{4/}
P 81-11	Čadca (Váh– Oder Link) ^{4/}
P 90-01	Taganrog sea port (Taganrog Bay)
P 90-02	Eysk sea port (Taganrog Bay)
P 90-03	Azov sea port(Don, 3168.0 km) ^{3/}
P 90-04	Rostov sea port(Don, 3134.0 km) ^{3/}
P 90-05	Oust-Donetsk (Severskiy Donets, 5.0 km from the mouth) ^{3/}
P 90-03-01	Belgorod Dnestrovskiy (mouth of the Dnestr River)
P 90-03-02	Bender (Nistru, 228.0 km)
P 91-01	Milano Terminale (Milano-Po Canal, 0.0 km) ^{5/}
P 91-02	Lodi (Milano-Po Canal, 20.0 km from Milano Terminale) ^{5/}
P 91-03	Pizzighettone (Milano-Po Canal, 40.0 km from Milano Terminale)
P 91-04	Cremona (Milano-Po Canal, 55.0 km from Milano Terminale)
P 91-04bis	Cremona-Casalmaggiore (Po)
P 91-04ter	Mantova Viadana (Po)
P 91-05	Boretto R. Emilia Centrale (Po, 120.0 km from Milano Terminale) ^{5/}
P 91-05bis	Mantova S. Benedetto (Po)3
P 90-05ter	Mantova Revere (Po)
P 91-06	Ferrara (Po, 200.0 km from Milano Terminale)

P 91-07	Adria (Mantova-Adriatic Sea Canal, 265.0 km from Milano Terminale)
P 91-08	Chioggia (Laguna Veneta, 285.0 km from Milano Terminale)
P 91-09	Marghera (Veneta Lateral Waterway 300.0 km from Milano Terminale)
P 91-10	Nogaro (Veneta Lateral Waterway, 355.0 km from Milano Terminale)
P 91-11	Monfalcone (Veneta Lateral Waterway, 410,0 km from Milano Terminale)
P 91-12	Trieste (Adriatic Sea)
P 91-02-01	Piacenza (Po, 35.0 km from Conca di Cremona)
P 91-02-02	Pavia (Ticino, 98.0 km from Conca di Cremona)
P 91-02-03	Casale Monferrato (Po, 183.0 km from Conca di Cremona)
P 91-04-01	Ferrara (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)
P 91-04-02	Ferrara S. Giovanni Ostellato (Ferrara-Porto Garibaldi Canal)
P 91-04-03	Garibaldi (Ferrara Waterway, 80.0 km from Ferrara)
P 91-04-04	Ravenna ³
P 91-06-01	Porto Tolle (Po Grande, 260.0 km from Milano Terminale)
P 91-03-01	Mantova by (Valdaro and private ports) (Mantova-Adriatic Sea Canal, 0.0 km and Mantova Lakes)
P 91-03-02	Mantova Roncoferraro/Governolo (Mantova-Adriatic Sea Canal)
P 91-03-03	Mantova Ostiglia (Mantova-Adriatic Sea Canal, 30.0 km)
P 91-03-04	Verona Legnago (Mantova-Adriatic Sea Canal, 65.0 km)
P 91-03-05	Canda (Mantova-Adriatic Sea Canal)
P 91-03-06	Rovigo (Mantova-Adriatic Sea Canal, 140.0 km)
P 91-03-07	Conca di Volta Grimana (Mantova-Adriatic Sea Canal, 170.0 km)
P 91-03-08	Porto Levante* (Po di Levante mouth)

4/ Planned

5/ Under construction or planned.

⁴Annex IIITECHNICAL AND OPERATIONAL CHARACTERISTICS
OF INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE(a) Technical characteristics of E waterways

The main technical characteristics of E waterways shall generally be in conformity with the classification of European inland waterways set out in Table 1.

For the evaluation of different E waterways, the characteristics of classes IV - VII are to be used, taking account of the following principles:

- (i) The class of a waterway shall be determined by the horizontal dimensions of motor vessels, barges and pushed convoys, and primarily by the main standardized dimension, namely their beam or width;
- (ii) Only waterways meeting at least the basic requirements of class IV (minimum dimensions of vessels 80 m x 9.5 m) can be considered as E waterways. Restrictions of draught (less than 2.50 m) and of minimum height under bridges (less than 5.25 m) can be accepted only for existing waterways and as an exception;
- (iii) When modernizing waterways of class IV (as well as smaller regional waterways), it is recommended that the parameters of at least class Va should be met;
- (iv) New E waterways should, however, meet the requirements of class Vb as a minimum. In this regard, a minimum draught of 2.80 m should be ensured;
- (v) When modernizing existing waterways and/or building new ones, vessels and convoys of greater dimensions should always be taken into account;
- (vi) In order to ensure more efficient container transport, the highest possible bridge clearance value should be ensured in accordance with footnote 4 of Table 1;^{2/}
- (vii) Inland waterways expected to carry a significant volume of container and ro-ro traffic should meet, as a minimum, the requirements of class Vb. An increase of 7% to 10% in the beam value of 11.4 m of specific vessels navigating on inland waterways of class Va and higher classes may also be envisaged in order to allow for future developments in container dimensions and easy transport of trailers;

- Annex III as amended in accordance with TRANS/SC.3/168/Add.1 (entry into force on 29 November 2006 pursuant C.N.671.2006.TREATIES-4).

^{2/} If, however, the proportion of empty containers exceeds 50%, observance of a value for the minimum height under bridges which is higher than that indicated in footnote 4 should be considered.

- (viii) On waterways with fluctuating water levels, the value of the recommended draught should correspond to the draught reached or exceeded for 240 days on average per year (or for 60% of the navigation period). ^{3/} The value of the recommended height under bridges (5.25, 7.00 or 9.10 m) should be ensured over the highest navigation level, where possible and economically reasonable;
- (ix) A uniform class, draught and height under bridges should be ensured either for the whole waterway or at least for substantial sections thereof;
- (x) Where possible, the parameters of adjacent inland waterways should be the same or similar;
- (xi) The highest draught (4.50 m) and minimum bridge clearance (9.10 m) values should be ensured on all parts of the network that are directly connected with coastal routes;
- (xii) A minimum bridge clearance of 7.00 m should be ensured on waterways that connect important sea ports with the hinterland and are suitable for efficient container and river-sea traffic;
- (xiii) Coastal routes listed in annex I above are intended to ensure the integrity of the E waterways' network throughout Europe and are meant to be used, within the meaning of this Agreement, by river-sea vessels whose dimensions should, where possible and economically viable, meet the requirements for self-propelled units suitable for navigating on inland waterways of classes Va and VIb.

The following minimum requirements are considered necessary in order to make a waterway suitable for container transport:

inland navigation vessels with a width of 11.4 m and a length of approximately 110 m must be able to operate with three or more layers of containers; otherwise a permissible length of pushed convoys of 185 m should be ensured, in which case they could operate with two layers of containers.

^{3/} However, for upstream sections of natural rivers characterized by frequently fluctuating water levels due to strong direct dependence of weather conditions, it is recommended to refer to a period of at least 300 days on average per year.

Table 1

CLASSIFICATION OF EUROPEAN INLAND WATERWAYS OF INTERNATIONAL IMPORTANCE ^{*/}

Type of inland waterway	Classes of navigable waterways	Motor vessels and barges					Pushed convoys					Minimum height under bridges ^{2/}	Graphical symbols on maps
		Type of vessel: General characteristics					Type of convoy: General characteristics						
		Designation	Maximum length L (m)	Maximum beam B (m)	Draught ^{3/} d (m)	Tonnage T (t)		Length L (m)	Beam B (m)	Draught ^{6/} d (m)	Tonnage T (t)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	14	
OF INTERNATIONAL IMPORTANCE	IV	Johann Welker	80-85	9.5	2.50	1,000-1,500		85	9.5 ^{5/}	2.50-2.80	1,250-1,450		
	Va	Large Rhine vessels	95-110	11.4	2.50-2.80	1,500-3,000		95-110 ^{1/}	11.4	2.50-4.50	1,600-3,000		
	Vb							172-185 ^{1/}	11.4	2.50-4.50	3,200-6,000		
	Vla							95-110 ^{1/}	22.8	2.50-4.50	3,200-6,000		
	Vlb	^{3/}	140	15.0	3.90			185-195 ^{1/}	22.8	2.50-4.50	6,400-12,000		
	Vlc							270-280 ^{1/}	22.8	2.50-4.50	9,600-18,000		
	VII							195-200 ^{1/}	33.0-34.2 ^{1/}	2.50-4.50	9,600-18,000		
								275-285 ^{7/}	33.0-34.2 ^{1/}	2.50-4.50	14,500-27,000		

Footnotes to Table 1

^{1/} The first figure takes into account the existing situations, whereas the second one represents both future developments and, in some cases, existing situations.

^{2/} Allows for a safety clearance of about 0.30 m between the uppermost point of the vessel's structure or its load and a bridge.

^{3/} Allows for expected future developments in ro-ro, container and river-sea navigation.

^{4/} Checked for container transport:
 5.25 m for vessels transporting 2 layers of containers;
 7.00 m for vessels transporting 3 layers of containers;
 9.10 m for vessels transporting 4 layers of containers.
 50% of the containers may be empty or ballast should be used.

^{5/} Some existing waterways can be considered as class IV by virtue of the maximum permissible length for vessels and convoys, even though the maximum beam is 11.4 m and the maximum draught 4.00 m.

^{6/} The draught value for a particular inland waterway to be determined according to the local conditions.

^{7/} Convoys consisting of a larger number of barges can also be used on some sections of waterways of class VII. In this case, the horizontal dimensions may exceed the values shown in the table.

(b) Operational criteria for E waterways

E waterways should meet the following essential operational criteria in order to be able to ensure reliable international traffic:

- (i) Through traffic should be ensured throughout the navigation period, with the exception of the breaks mentioned below;
- (ii) The navigation period may be shorter than 365 days only in regions with severe climatic conditions, where the maintaining of channels free of ice in the winter season is not possible and a winter break is therefore necessary. In these cases, dates should be fixed for the opening and closure of navigation. The duration of breaks in the navigation period caused by natural phenomena such as ice, floods, etc. should be kept to a minimum by appropriate technical and organizational measures;
- (iii) The duration of breaks in the navigation period for regular maintenance of locks and other hydraulic works should be kept to a minimum. Users of a waterway where maintenance work is planned should be kept informed of the dates and duration of the envisaged break in navigation. In cases of unforeseen failure of locks or other hydraulic facilities, or other force majeure, the duration of breaks should be kept as limited as possible using all appropriate measures to remedy the situation;
- (iv) No breaks shall be admissible during low water periods. A reasonable limitation of admissible draught may nevertheless be allowed on waterways with fluctuating water

levels. However, a minimum draught of 1.20 m should be ensured at all times, with the recommended or characteristic draught being ensured or exceeded for 240 days per year. In regions referred to in subparagraph (ii) above, the minimum draught of 1.20 m should be ensured for 60% of the navigation period on average;

- (v) Operating hours of locks, movable bridges and other infrastructure works shall be such that round-the-clock (24-hour) navigation can be ensured on working days, if economically feasible. In specific cases, exceptions may be allowed due to organizational and/or technical reasons. Reasonable hours of navigation should also be ensured during public holidays and at weekends.

(c) Technical and operational characteristics of E ports

The network of E waterways shall be complemented by a system of inland navigation ports of international importance. Each E port should meet the following technical and operational criteria:

- (i) It should be situated on an E waterway;
- (ii) It should be capable of accommodating vessels or pushed convoys used on the relevant E waterway in conformity with its class;
- (iii) It should be connected with main roads and railway lines (preferably belonging to the network of international roads and railway lines established by the European Agreement on Main International Traffic Arteries (AGR), the European Agreement on Main International Railway Lines (AGC) and the European Agreement on Important International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC));
- (iv) Its aggregate cargo handling capacity should be at least 0.5 million tonnes a year;
- (v) It should offer suitable conditions for the development of a port industrial zone;
- (vi) It should provide for the handling of standardized containers (with the exception of ports specialized in bulk cargo handling);
- (vii) All the facilities necessary for usual operations in international traffic should be available;
- (viii) With a view to ensuring the protection of the environment, reception facilities for the disposal of waste generated on board ships should be available in ports of international importance