

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE
Genève

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des transports par voie navigable

RECOMMANDATIONS DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES
AUX BATEAUX DE NAVIGATION INTERIEURE

Additif 2



NATIONS UNIES
New York et Genève, 1997

AMENDEMENTS A LA RESOLUTION No 17 REVISEE : RECOMMANDATIONS
DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX
DE NAVIGATION INTERIEURE */

Résolution No 32

(adoptée par le Groupe de travail principal des transports
par voie navigable le 12 novembre 1992)

Le Groupe de travail principal des transports par voie navigable,

Considérant la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/103, annexe 1),
contenant en annexe les Recommandations de prescriptions techniques
applicables aux bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/104),

Avant à l'esprit le rapport du Groupe de travail de l'unification
des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur
sa quatrième session (TRANS/SC.3/WP.3/8),

Décide de modifier les Recommandations de prescriptions techniques
applicables aux bateaux de navigation intérieure d'après le texte contenu
dans l'annexe à la présente résolution;

Prie les gouvernements et les commissions fluviales d'informer le
Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils approuvent
cette résolution;

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe
d'inscrire périodiquement à l'ordre du jour du Groupe de travail principal
des transports par voie navigable la question de l'application de la présente
résolution.

*/ Le texte de la présente résolution figure également dans le
Recueil des résolutions du Groupe de travail principal des transports par
voie navigable, publié en 1993 sous la cote TRANS/SC.3/131.

Annexe

CHAPITRE 11 BIS

DISPOSITIFS DE LEVAGE DE LA TIMONERIE DES BATEAUX
DE NAVIGATION INTERIEURE

11 bis-1 - PRESCRIPTIONS GENERALES

11 bis-1.1 - Toute timonerie verticalement mobile doit permettre de gouverner efficacement le bateau de navigation intérieure.

11 bis-1.2 - Toute timonerie verticalement mobile et ses équipements doivent être conçus de façon à ne pas mettre en danger la sécurité des personnes à bord; la timonerie doit pouvoir être arrêtée dans différentes positions dans sa course verticale. Une possibilité de dégagement instantané des dispositifs de fixation doit être garantie dans toutes les conditions d'exploitation y compris en cas de panne totale de courant.

11 bis-1.3 - Les manoeuvres de levage et descente ne doivent pas gêner les opérations commandées depuis la timonerie.

11 bis-2 - PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

11 bis-2.1 - Le mécanisme de levage doit être conçu pour pouvoir lever au moins 1,5 fois le poids de la timonerie entièrement équipée et occupée par un effectif au complet.

11 bis-2.2 - Le mécanisme de levage de la timonerie doit fonctionner de manière fiable et sans grippage dans toutes les conditions possibles de charge asymétrique, ainsi qu'à tous les angles de gîte et d'assiette du bateau pouvant être rencontrés en exploitation normale.

11 bis-2.3 - La timonerie doit être mise à la masse de telle façon qu'il y ait un contact métal à métal effectif avec la coque du bateau. Le circuit de mise à la masse peut faire partie intégrante du système de paratonnerre, si la pointe de celui-ci est située sur la timonerie.

11 bis-2.4 - Les câbles d'alimentation des systèmes de la timonerie doivent être posés et fixés de façon à être protégés contre les dommages mécaniques.

11 bis-2.5 - Les dispositifs de maintien des câbles peuvent également servir pour maintenir des tuyaux flexibles ou rigides aboutissant à la timonerie. La distance séparant ces tuyaux et les câbles ne doit pas être inférieure à 100 mm.

11 bis-2.6 - Il doit être prévu une signalisation optique indiquant :

- 1) La mise sous tension du panneau de commande du système d'entraînement électrique;
- 2) La position de la timonerie en fin de course vers le bas;

3) La position de la timonerie en fin de course vers le haut.

11 bis-2.7 - Il doit exister un système de signaux optiques et acoustiques indiquant le déplacement de la timonerie. Ces signaux doivent être audibles et visibles dans la timonerie et à proximité de celle-ci.

11 bis-3 - PRESCRIPTIONS CONCERNANT LE SYSTEME D'ENTRAINEMENT DU MECANISME DE LEVAGE

11 bis-3.1 - Le mécanisme de levage et de descente de la timonerie doit avoir un système d'entraînement motorisé pouvant fonctionner dans toutes les conditions normales d'exploitation du bateau.

11 bis-3.2 - La timonerie doit être munie d'un dispositif de descente de secours indépendant du système d'entraînement motorisé. Le dispositif de descente de secours doit fonctionner par gravité, sans à-coup et de manière réglable.

11 bis-3.3 - Le mécanisme de levage doit permettre d'arrêter et de maintenir la timonerie dans toute position. Il doit être possible d'entrer et sortir en toute sécurité de la timonerie dans toutes les positions de celle-ci.

11 bis-3.4 - En fin de course dans les deux sens le dispositif de levage doit se désenclencher automatiquement.

11 bis-3.5 - La descente de la timonerie doit, quelles que soient les conditions, pouvoir être effectuée par une seule personne. La descente en cas d'urgence doit pouvoir être commandée à la fois depuis la timonerie et depuis l'extérieur. Elle doit être au moins aussi rapide que la descente au moyen du mécanisme normal.

11 bis-3.6 - L'utilisation d'un mécanisme de levage à frein automatique n'est pas admise.

11 bis-3.7 - Tout raccordement du système hydraulique de levage de la timonerie avec un autre système hydraulique doit être approuvé à titre individuel par la société de classification reconnue ou par l'administration.

11 bis-3.8 - Le système d'entraînement électrique du mécanisme de levage de la timonerie et le tableau de signalisation des manoeuvres de levage doivent être alimentés à partir des barres du tableau principal, directement reliées au générateur ou au transformateur; ils doivent être dotés de circuits indépendants.

Leur alimentation à partir des barres du tableau de secours doit être assurée selon la même manière.

**AMENDEMENTS A LA RESOLUTION No 17 REVISEE : RECOMMANDATIONS
DE PRESCRIPTIONS TECHNIQUES APPLICABLES AUX BATEAUX
DE NAVIGATION INTERIEURE**

Résolution No 34

(adoptée par le Groupe de travail principal des transports
par voie navigable le 10 octobre 1996)

Le Groupe de travail principal des transports par voie navigable,

Considérant la résolution No 17 révisée (TRANS/SC.3/103, annexe 1), dans laquelle figurent en annexe les Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure (TRANS/SC.3/104), et notamment l'article 1-1.3 desdites recommandations,

Tenant compte du rapport du Groupe de travail de l'unification des prescriptions techniques et de sécurité en navigation intérieure sur sa onzième session en ce qui concerne le point relatif à la division des voies navigables en zones de navigation (TRANS/SC.3/WP.3/22, par. 4 à 7),

Décide de modifier les Recommandations de prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure au moyen du texte qui figure dans l'annexe à la présente résolution,

Prie les gouvernements et les commissions fluviales de faire savoir au Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe s'ils acceptent la présente résolution,

Prie le Secrétaire exécutif de la Commission économique pour l'Europe d'inscrire périodiquement à l'ordre du jour du Groupe de travail principal des transports par voie navigable la question de l'application de la présente résolution.

Annexe

CHAPITRE I

GENERALITES

1-1 - OBJET ET DOMAINE D'APPLICATION

Paragraphe 1-1.3, modifié comme suit :

"1-1.3 - Aux fins des présentes Recommandations, les voies de navigation intérieure européennes sont classées comme suit :

Zone 1 (hauteur des vagues pouvant atteindre 2,0 m) : voies navigables figurant dans la liste du chapitre I de l'appendice des présentes Recommandations;

Zone 2 (hauteur des vagues pouvant atteindre 1,2 m) : voies navigables figurant dans la liste du chapitre II de l'appendice des présentes Recommandations;

Zone 3 (hauteur des vagues pouvant atteindre 0,6 m) : voies navigables figurant dans la liste du chapitre III de l'appendice des présentes Recommandations.

En ce qui concerne les voies de navigation intérieure qui ne sont pas classées dans les zones de navigation 1, 2 ou 3, les Administrations peuvent établir des prescriptions techniques différant des dispositions des présentes Recommandations. Ces prescriptions techniques doivent être adaptées aux conditions géographiques, hydrologiques et de navigation qui prévalent sur la voie de navigation correspondante et doivent être appliquées de façon égale à tous les bateaux naviguant sur ladite voie. Il est toutefois entendu que les bateaux autorisés à naviguer sur les voies navigables intérieures dans les zones de navigation 1, 2 et 3 satisfont aux prescriptions de sécurité appliquées sur ces voies navigables non classées */.

Sauf indication contraire, les dispositions des présentes Recommandations s'appliquent aux bateaux neufs qui sont destinés à naviguer dans les zones de navigation susmentionnées, définies en fonction du maximum de la hauteur significative **/ des vagues correspondant à une probabilité de dépassement de 5 %.

*/ A l'exception des lacs Ladoga et Onega en Fédération de Russie, où la hauteur des vagues atteint 3 m. Dans ce pays, les zones navigables ne sont pas indiquées par les chiffres 1, 2 et 3 mais par les caractères cyrilliques correspondants O, P et II.

**/ Aux fins de la présente disposition, la "hauteur significative" est la moyenne des hauteurs de 10 % du nombre total des vagues, au cours d'une observation de courte durée, qui ont la plus grande hauteur entre creux et crêtes.

Les présentes dispositions sont également applicables aux bateaux de navigation intérieure existants, pour autant que l'Administration le juge raisonnable et possible."

Insérer un appendice :

"Appendice

Liste des voies de navigation intérieure européennes
regroupées géographiquement en zones 1, 2 et 3
(paragraphe 1-1.3 des Recommandations)

CHAPITRE I

Zone 1

ALLEMAGNE

Ems, de la ligne qui relie le clocher de Delfzijl et le phare de Knock en direction du large jusqu'au parallèle de 53 ° 30' de latitude nord et 6 ° 45' de longitude est, c'est-à-dire un peu au large du point d'allégement des vraquiers dans l'ancienne Ems (Alte Ems) */.

POLOGNE

Baie de Poméranie, au sud d'une ligne reliant la pointe de Nord Perd sur l'île de Rügen au phare de Niechorze.

Baie de Gdansk, au sud d'une ligne reliant les phares de Hel et de Krynica Morska.

FEDERATION DE RUSSIE

Viqozero.

Retenue de Volgograd, du pont d'Ouvek jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Volgograd.

Retenue de Votkinsk, du quai de Tchastyie jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Votkinsk.

Retenue de la Kama, de la ville de Berezniki jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de la Kama.

Retenue de Kouibychev, sur la Volga, du bourg de Kamskoie Oustié jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Kouibychev et sur la Kama, de Tchistopol jusqu'à Kamskoie Oustié.

*/ S'applique aux bateaux immatriculés dans un autre pays selon l'article 32 du Traité Ems-Dollard du 8 avril 1960 (Journal officiel de 1963, II, p. 602).

Retenue de Rybinsk , à l'exclusion de la partie nord, de la ville de Tcherepovets jusqu'au village de Vitchelovo.

Retenue de Tsimlyansk , de la rade de Piatilzbian jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Tsimlyansk.

Canal Volga-Caspienne , de la balise 217 (km 146) jusqu'au phare d'approche d'Astrakhan.

Don , de la ville d'Azov jusqu'au port de Taganrog.

UKRAINE

Dniprobuskiy Lyman , jusqu'au port d'Ochakiv.

Pivdenny Buh , en aval du port maritime de Mykolaiv.

Retenue de Kakhovske , du barrage de la centrale hydroélectrique de Kakhovska jusqu'à l'embarcadère de Bilenka (km 180).

Retenue de Kremenchuzke , du barrage de la centrale hydroélectrique de Kremenchuzska jusqu'au village de Topylivka (km 70).

CHAPITRE II

Zone 2

REPUBLIQUE TCHEQUE

Retenue de Lipno .

FRANCE

Dordogne , à l'aval du pont de pierre, à Libourne.

Garonne , à l'aval du pont de pierre, à Bordeaux.

Gironde .

Loire , à l'aval du pont Haudaudine sur le bras de la Madeleine et à l'aval du pont de Pirmil sur le bras de Pirmil.

Rhône , à l'aval du pont de Trinquetaille, à Arles.

Seine , à l'aval du pont Jeanne-d'Arc, à Rouen.

ALLEMAGNE

Ems , d'une ligne traversant l'Ems, près de l'entrée du port de Papenburg entre l'usine de pompage de Diemen (Diemer Schöpfwerk) et l'ouverture de la digue

à Halte jusqu'à la ligne qui relie le clocher de Delfzijl et le phare de Knock */.

Jade, à l'intérieur de la ligne qui relie le feu supérieur (Oberfeuer) de Schillighörn et le clocher de Langwarden.

Weser, du pont de chemin de fer de Brême jusqu'à la ligne qui relie les clochers de Langwarden et Cappel avec les bras secondaires Westergate, Rekumder-Loch, Rechter Nebenarm et Schweiburg.

Elbe, de la limite inférieure du port de Hambourg jusqu'à la ligne qui relie la balise sphérique de Döse et la pointe nord-ouest du Hohes Ufer (Dieksand) avec la Nebenelbe ainsi que les affluents : Este, Lühe, Schwinge, Oste, Pinnau, Krückau et Stör (à chaque fois de la digue de barrage à l'embouchure).

Meldorfer Bucht, à l'intérieur de la ligne qui relie la pointe nord-ouest du Hohes Ufer (Dieksand) et le musoir du môle ouest de Büsum.

Eider, du canal de Gieselau jusqu'à la digue de barrage de l'Eider.

Flensburger Förde, à l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Kekenis et Birknack.

Schlei, à l'intérieur de la ligne qui relie les musoirs de môle de Schleimünde.

Eckernförder Bucht, à l'intérieur de la ligne qui relie Bocknis-Eck à la pointe nord-est du continent à Dänisch Nienhof.

Kieler Förde, à l'intérieur de la ligne qui relie le phare de Bülk et le monument aux morts de la marine de Laboe.

Nord-Ostsee-Kanal (canal de Kiel), de la ligne qui relie les musoirs de môle de Brunsbüttel jusqu'à la ligne qui relie les feux d'entrée de Kiel-Holtenau, y compris Obereidersee, avec Enge et les lacs Audorfer See, Bergstedter See, Schimauer See, Flemhuder See et le canal navigable d'Achterwehrer.

Trave, du pont de chemin de fer et du pont Holsten (Stadttrave) à Lübeck jusqu'à la ligne qui relie les deux musoirs de môle extérieurs de Travemünde et le Pötenitzer Wiek et le lac Dassower See.

Leda, de l'entrée de l'avant-port de l'écluse maritime de Leer jusqu'à l'embouchure.

Hunte, du port d'Oldenburg et de 140 m en aval du pont Amélie (Amalienbrücke) à Oldenburg jusqu'à l'embouchure.

Lesum, du pont de chemin de fer de Bremen-Burg jusqu'à l'embouchure.

*/ S'applique aux bateaux immatriculés dans un autre pays selon l'article 32 du Traité Ems-Dollard du 8 avril 1960 (Journal officiel de 1963, II, p. 602).

Este, en aval de l'écluse de Buxtehude jusqu'à la digue de barrage de l'Este.

Lühe, du moulin situé à 250 m en amont du pont routier de Marschdamm à Horneburg jusqu'à la digue de barrage de la Lühe.

Schwinge, du pont pour piétons en aval du bastion de Gùldenstern à Stade jusqu'à la digue de barrage de la Schwinge.

Freiburqer-Hafenpriel, de l'écluse de Freiburg/Elbe jusqu'à l'embouchure.

Oste, de la retenue du moulin de Bremervörde jusqu'à la digue de barrage de l'Oste.

Pinnau, du pont de chemin de fer de Pinneberg jusqu'à la digue de barrage de la Pinnau.

Krückkau, du moulin à eau de Elmshorn jusqu'à la digue de barrage de la Krückkau.

Stör, de Pegel Rensing jusqu'à la digue de barrage de la Stör.

Wismarbucht, Kirchsee, Breitling, Salzhaff et zone portuaire de Wismar, limitée au large par la ligne reliant Hohen Wieschendorf Huk et le phare de Timmendorf ainsi que le phare de Gollwitz sur l'île de Poel et la pointe sud de la péninsule de Wustrow.

Unterwarnow et Breitling, limité au large par la ligne reliant les points les plus au nord des môles occidental, central et oriental de Warnemünde.

Plans d'eau compris entre le continent et les péninsules de Darss et Zingst ainsi que les îles de Hiddensee et Rügen (y compris la zone portuaire du Stralsund), limités au large entre :

la péninsule de Zingst et l'île de Bock par le parallèle de 54 ° 27' de latitude nord;

les îles de Bock et de Hiddensee par la ligne reliant la pointe nord de l'île de Bock et la pointe sud de l'île de Hiddensee;

l'île de Hiddensee et l'île de Rügen (Bug) par la ligne reliant la pointe sud-est de Neubessin à Buger Haken.

Greifswalder Bodden et zone portuaire de Greifswald, y compris la Ryck, limitée au large par la ligne reliant la pointe est de Thiessower Haken (Südperd) au point est de l'île de Ruden et au-delà du point nord de l'île de Usedom (54 ° 10' 37" N, 13 ° 47' 51" E).

Plans d'eau compris entre le continent et l'île de Usedom (Peenestrom, y compris la zone portuaire de Wolgast, Achterwasser, Stettiner Haff), limités à l'est par la frontière entre la République fédérale d'Allemagne et la République de Pologne dans le Stettiner Haff.

PAYS-BAS

Dollard.

Eems.

Waddenzee, y compris des liaisons avec la mer du Nord.

IJsselmeer, y compris le Markermeer et l'IJmeer, mais à l'exception du Gouwzee.

Waterweg de Rotterdam et le Scheur.

Hollands Diep.

Haringvliet et Vuile Gat, y compris les voies navigables situées entre Goeree-Overflakkee, d'une part, et Voorne-Putten et Hoekse Waard, d'autre part.

Hellegat.

Volkerak.

Krammer.

Grevelingenmeer et Brouwershavense Gat, y compris toutes les voies navigables situées entre Schouwen-Duiveland, d'une part, et Goeree-Overflakkee, d'autre part.

Keten, Mastgat, Zijpe, Escaut oriental et Roompot, y compris les voies navigables situées entre Walcheren, Beveland-Nord et Beveland-Sud, d'une part, et Schouwen-Duiveland et Tholen, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin.

Escaut et Escaut occidental et son embouchure maritime, y compris les voies navigables situées entre la Flandre zélandaise, d'une part, et Walcheren et Beveland-Sud, d'autre part, à l'exception du canal Escaut-Rhin.

Breediep.

Canal de Beer et ports voisins.

Canal de Caland, à l'ouest du port du Benelux.

Krabbenkreek.

POLOGNE

Oder, de Szczecin à Swinoujscie, y compris le golfe de Szczecin (à partir de la frontière allemande) et le golfe de Kamienski.

Zalew Wislany, jusqu'à la frontière polono-russe.

Région des lacs de Mazurie comprenant les lacs Sniardwy, Niegocin et Mamry.

REPUBLIQUE DE MOLDOVA

Retenue de Dubossarskoe .

Retenue de Koshteshtskoe .

FEDERATION DE RUSSIE

Lac Blanc .

Retenue de Gorki .

Retenue d'Ivanovskoie .

Retenue de Rybinsk , de la ville de Tcherepovets jusqu'au village de Vitchelovo.

Retenue de Saratov , du pont de Syzran jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Saratov.

Retenue d'Ouglitch .

Retenue de Cheksna .

Volga , de Tver jusqu'au bourg de Koprino; du barrage de la centrale hydroélectrique de Rybinsk jusqu'au bourg de Kamskoie Oustié; du barrage de la centrale hydroélectrique de Kouibychev jusqu'au pont d'Ouvek; du barrage de la centrale hydroélectrique de Volgograd jusqu'au port de Bertioul.

Don , de Rostov-sur-le-Don jusqu'à Azov.

Kama , du barrage de la centrale hydroélectrique de la Kama jusqu'au quai de Tchastyie; du barrage de la centrale hydroélectrique de Votkinsk jusqu'à Tchistopol.

Neva , de sa source jusqu'à la limite des voies navigables intérieures, à savoir : sur la Grande Neva, jusqu'au pont du lieutenant Schmidt; sur la Petite Neva, jusqu'au repère de la rue Topolievskaia; sur la Grande Neva, jusqu'au repère de l'île Elaguine; baie de la Neva, de la limite des eaux intérieures navigables jusqu'à la digue, suivant une ligne Gorskaia-Kronstadt-Lomonossov sur la Neva moyenne, jusqu'à la pointe amont de l'estuaire de la Tchoukhonka (entrée du canal de canotage); sur la Petite Neva, jusqu'au pont Petrovski.

Svir .

Canal Volga-Baltique , du lac Onega jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Cheksna.

Canal Volga-Don (canal Lénine), de Volgograd jusqu'à la rade de Pyatiizbyansky.

Canal Moscou, du quai de la Grande Volga jusqu'à l'écluse 7.

Canal d'accès à la mer Blanche.

Canal Volga-Caspienne, du bourg de Krasniye Barikady (kilomètre 0) jusqu'à la bouée 217 (kilomètre 146).

Lac de Chudskoye.

Lac d'Ilmen.

Lac de Kubenskoye.

Lac de Pskovskoye.

Pechora, du village d'Oust-Tsylum à la ville de Narian-Mar.

UKRAINE

Dnipro, en aval du port de Kyiv (à l'exception des secteurs faisant partie de la zone 1) et le secteur compris entre l'embarcadère de Teremtsy et le barrage de la centrale hydroélectrique de Kyiv.

Pripyat, en aval de l'embarcadère de Vydoumka.

Pivdenny Buh, du village de Ternuvate au port maritime de Mykolaiv.

Dnistrovskiy Lyman.

Retenue de Dnistrovske, du barrage jusqu'au village de Dnistrovka (60 km).

Retenue de Kakhovske, en amont de l'embarcadère de Bilenka (180 km).

Retenue de Dniprovska.

Retenue de Kremenchuzke, en amont du village de Topylivka (70 km).

Retenue de Dniprodzerzhynske.

Retenue de Kanivske, du barrage de la centrale électrique de Kanivska jusqu'à l'embarcadère de Novo-Ukrainka.

Retenue de Kyivske, du barrage de la centrale hydroélectrique de Kyivska jusqu'à l'embarcadère de Teremtsy sur le Dnipro et à l'embarcadère de Vydumka sur la Pripyat.

Retenue de Pechenezke.

Retenue de Krasnooskolske.

Retenue de Burshtynske.

Lac de Svitiaz.

CHAPITRE III

Zone 3

AUTRICHE

Danube .

BELARUS

Dniepr , depuis son confluent avec le Le ńč jusqu'à l'embarcadère de Lube č.

Niemen , depuis Mosty jusqu'à la frontière lituanienne.

Pripet , depuis l'écluse de Stakhovo jusqu'à la frontière ukrainienne.

Dvina occidentale , depuis son confluent avec l'Usva č jusqu'à Verkhnedvinsk.

Sož , depuis le village de Gronovo jusqu'à son confluent avec le Dniepr.

Berezina , depuis Borisov jusqu'à son confluent avec le Dniepr.

Canal de Dniepr-Boug , depuis Brest jusqu'à l'écluse de Stakhovo.

Canal de Miha ševiči , depuis la ville de Miha ševiči jusqu'au Pripet.

BELGIQUE

Escaut maritime (en aval de la rade d'Anvers).

BULGARIE

Danube .

CROATIE

Danube .

REPUBLIQUE TCHEQUE

Elbe , de l'écluse de Lovosice à l'écluse d'Usti nad Labem.

FRANCE

Rhin .

ALLEMAGNE

Danube , de Kelheim (km 2 414,72) à la frontière austro-allemande.

Rhin , de la frontière suisse à la frontière néerlandaise.

Elbe, de l'embouchure de l'Elbe-Seitenkanal jusqu'à la limite inférieure du port de Hambourg.

Müritz .

HONGRIE

Danube .

PAYS-BAS

Rhin .

Sneekermeer .

Koelvordermeer .

Heegermeer .

Fluessen .

Slotermeer .

Tjeukemeer .

Beulakkerwijde .

Belterwijde .

Ramsdiep .

Ketelmeer .

Zwartemeer .

Veluwemeer .

Eemmeer .

Alkmaardermeer .

Gouwzee .

Buiten IJ .

Afgesloten IJ .

Noordzeekanaal .

Port d'IJmuiden .

Zone portuaire de Rotterdam .

Nieuwe Maas .

Noord .

Oude Maas .

Beneden Merwede .

Nieuwe Merwede .

Dordtsche Kil .

Boven Merwede .

Waal .

Canal de Bijlandsch .

Boven Rijn .

Canal de Pannersdensch .

Geldersche IJssel .

Neder Rijn .

Lek .

Canal Amsterdam-Rhin .

Veerse Meer .

Canal Rhin-Escaut , jusqu'à l'embouchure sur Volkerak.

Amer .

Bergsche Maas .

Meuse , en amont de Venlo.

Gooimer .

Europoort .

Canal de Caland , à l'est du port du Benelux.

Canal de Hartel .

POLOGNE

Oder , en amont de Szczecin, exception pour la section comprise entre le kilomètre 704,1 et le kilomètre 542,4 qui constitue la frontière entre l'Allemagne et la Pologne.

Oder occidental, en amont de Szczecin jusqu'à la frontière entre l'Allemagne et la Pologne (km 17,1).

Voie navigable est-ouest (cours d'eau Warta, Notec, Brda, et canal de Bydgoski).

Vistule.

REPUBLIQUE DE MOLDOVA

Dniestr.

Prout, depuis le barrage de la centrale hydroélectrique de Kostechti jusqu'à son confluent avec le Danube.

ROUMANIE

Danube.

FEDERATION DE RUSSIE

Kama, de la ville de Solikamska jusqu'à la ville de Berezniki.

Canal mer Blanche-Baltique.

Severnaja Dvina, du point navigable le plus en amont jusqu'à l'embouchure de la Pinega.

Pechora, du point navigable le plus en amont jusqu'à Oust-Tsylma.

Volga, du point navigable le plus en amont jusqu'à Tver.

Don, du pont navigable le plus en mont jusqu'à la rade de Pyatiizbyanskije.

SLOVAQUIE

Danube.

SUISSE

Rhin, de Bâle à Niffer (Kembs).

UKRAINE

Dnipro, en amont de l'embarcadère de Teremtsy et la section du port de Kyiv jusqu'au barrage de la centrale hydroélectrique de Kyiv et au bras du Dnipro Stariy (au-delà du lac de Khortytsa).

Pripyat, en amont de l'embarcadère de Vydumka.

Desna et autres affluents du Dnispro.

Pivdenny Buh, en amont du village de Ternovate.

Dnister, en amont du village de Dnistrovka.

Danube.

Retenue de Ladyzhynske.

Retenue de Dnistrovske, du village de Dnistrovka (60 km du barrage) jusqu'au village de Vylkhovtsy (190 km du barrage).

Autres voies navigables non indiquées comme appartenant aux zones 1 et 2.

YUGOSLAVIE

Danube."
